Décembre 2007 / Janvier 2008
Trucks & Tanks Magazine

TnT

Trucks & Tanks Magazine

N°5

Le magazine historique et technique des engins et véhicules militaires du XX[e] siècle

M-26 Phershing

L'introuvable successeur du Sherman

Suite & Fin

SU-100

Le véritable « *Zveroboy* »

COMPARATIF

Panzer III Ausf. G

VERSUS

T-26 *Ob 1939*

JAGDTIGER

Le prédateur des steppes

STAGHOUND

Le char sur roues

Belgique, Italie, Portugal cont., Luxembourg : 7.90 €
Autriche : 8.20 € - Canada : 12.50 $C

M 07910 - 5 - F: 6.90 € - RD

Batailles & Blindés Hors-série n°7

Les dragons d'acier au combat

Machines infernales par excellence, les blindés lance-flammes sont toutefois mal connus. Impressionnants, ils ont laissé leurs empreintes brûlantes sur les champs de bataille ! Que ce soit au travers de leur développement technique que de leurs combats, ce hors-série vous fera enfin pénétrer dans l'univers des « Dragons d'acier ».

En kiosque en janvier 2008

BATAILLES & BLINDÉS

Renseignements : ***CARAKTERE*** - 306, avenue du Prado - 13008 Marseille - FRANCE / Tél: 04 91 41 83 03 - **www.caraktere.com**

Nul doute que le sommaire de ce numéro de « Trucks & Tanks magazine » ne laissera pas indifférent, dans le bon sens du terme comme dans le mauvais. Ainsi, certains regretteront peut-être que le programme proposé soit resserré autour de quatre « gros » articles tandis que d'autres se diront, « le Jagdtiger, encore !? ». Aux premiers, je réponds qu'il est nécessaire de faire des choix éditoriaux et que certaines machines demandent plus de place que d'autres pour être correctement présentées. En effet, alors que la Staghound est sous les feux de l'actualité maquettiste, je me voyais mal offrir une poignée de pages à Ludovic Fortin, sans oublier les plans d'Hubert Cance. À ceux qui estiment que tout ou presque a déjà été dit sur le « monstrueux » Jagdtiger, je m'autorise à écrire que tout a été dit, sauf peut-être l'essentiel, c'est-à-dire sa fonction réelle telle qu'elle avait été pensée au sein du sérail militaire allemand. Rappelons qu'au moment de sa genèse intellectuelle, Koursk n'avait pas encore eu lieu et que la *Wehrmacht* pouvait encore espérer conserver l'initiative sur l'*Ostfront* ; car c'est bel et bien pour dominer les compartiments de terrain du front de l'Est avec son canon de *12,8cm* que cet engin avait été imaginé. Non seulement en agissant en chasseur de chars lourd mais aussi comme canon d'assaut, un peu à l'instar d'un « super » *StuG*. Vous en doutez ? Jetez donc un oeil aux caractéristiques de la pièce armant le Jagdtiger et vous vous rendrez compte qu'elle avait principalement été choisie pour les capacités destructives de ses obus explosifs. C'est ça « Trucks & Tanks magazine », une équipe de passionnés qui essayent de dépoussiérer l'histoire des engins en la débarrassant de ses lieux communs.
En attendant de ressortir mon plumeau en 2008, je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année ! À bientôt les amis !

Yannis Kadari

JAGDTIGER p. 26

Fruit de l'expérience de la *Panzerwaffe* sur l'*Ostfront*, le *Panzerjäger Tiger Ausf. B (Sd.Kfz. 186)*, plus connu sous la désignation de Jagdtiger, est sans conteste le plus puissant et le mieux protégé des blindés assemblés en série dans les arsenaux du *III. Reich*. [...] Toutefois, aux vues de ses prestations, il est légitime de se poser la question de son utilité. Le *Sd.Kfz. 186* est-il effectivement en adéquation avec les besoins de la *Wehrmacht* ou son concept n'est-il qu'un immense gaspillage de matières premières et de travail ? Retour dépassionné sur la genèse du plus puissant des fauves allemands.

STAGHOUND p. 48

Dès juillet 1941, engagée depuis plusieurs mois dans de violents combats contre les Allemands et les Italiens dans le désert nord-africain, la Grande-Bretagne demande au « grand frère » américain son aide pour construire une automitrailleuse spécialement adaptée aux conditions désertiques. Les États-Unis, déjà largement impliqués dans la fourniture de matériel militaire aux Britanniques, acceptent de développer un engin qui sera prioritairement, voire exclusivement, utilisé par la Grande-Bretagne.

Trucks & Tanks Magazine # 5
Décembre 2007 - Janvier 2008
ISSN : 1957-4193

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

www.caraktere.com

Rédaction : 04 91 74 76 67
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 91 79 11 63
info@caraktere.com

Commission paritaire : 0912 K 89138
Dépôt légal (BNF) : à parution

Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Y. Kadari
Secrétaire général à la rédaction : L. Tirone
Secrétaire à la rédaction : C. Valence
Infographie : A. Gola - A. Giancaterina - M. Mioduszewska
Conseillers à la rédaction :
H. Cance - V. Bernard

Responsable de la publication pour la Belgique :
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9
B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by :
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

COMPARATIF — PANZER III AUSF.G VS T-26 *OB 1939* — p.4

M26 PERSHING — L'introuvable successeur du Sherman (suite & fin) — p.10

JAGDTIGER — Le prédateur des steppes — p.26

T17E1 STAGHOUND — Le char sur roues — p.48

SU-100 — Le véritable « *Zveroboy* » — p.68

COMPARATIF

PANZER III AUSF.G
T-26 *OB 1939*

Il peut paraître surprenant d'opposer sur le papier un char léger comme le T-26 à un char moyen tel que le *Panzer III*. Mais, d'une part les deux engins sont d'une taille et d'un armement relativement comparables et d'autre part, sur le champ de bataille, les équipages engageaient tous les blindés qui passaient à leur portée, ce sans distinction de catégorie. De plus, durant l'été 1941, les chars allemands ont sans nul doute rencontré plus de T-26 que de T-34 !

Il peut paraître surprenant d'opposer sur le papier un char léger comme le T-26 à un char moyen tel que le *Panzer III*. Mais, d'une part les deux engins sont d'une taille et d'un armement relativement comparables et d'autre part, sur le champ de bataille, les équipages engageaient tous les blindés qui passaient à leur portée, ce sans distinction de catégorie. De plus, durant l'été 1941, les chars allemands ont sans nul doute rencontré plus de T-26 que de T-34 !

Le T-26 trouve ses origines dans le « Plan d'acquisition de chars » lancé par l'Union Soviétique pour combler son retard technologique en matière de blindés. Pour se procurer le savoir-faire occidental, le Kremlin achète quantités de matériels à qui voudra bien lui en vendre. Le 28 mai 1929, les Soviétiques passent ainsi commande à la firme britannique Vickers-Amstrong Limited d'une quinzaine de chars Vickers E *six-ton tank* ainsi que de leur licence de fabrication. De ces achats naîtra la prolifique lignée des T-26. De 1931 à 1941, ceux ne sont pas moins de 12 000 engins toutes versions confondues qui vont être produits dans les usines « bolcheviques ». Si les premiers modèles se contentent d'être armés de mitrailleuses, les suivants se voient équipés d'un canon de 37mm Hotchkiss puis d'une pièce antichar de 45mm. Sans compter les versions spéciales (lance-flammes, poseurs de ponts...), le char léger russe va subir de multiples évolutions techniques (blindages et moteurs renforcés) pour aboutir au modèle qui nous intéresse dans cette étude le T-26 *Ob 1939* ou modèle 1939. Ce dernier se caractérise par une meilleure protection de sa caisse grâce à l'inclinaison du blindage du poste de combat. Redessinée, la tourelle voit la disparition de l'anachronique mitrailleuse de nuque. Comme le *Panzer III*, en 1941, le T-26 est déjà un vétéran. Le bilan de ses engagements en Espagne ou en Finlande n'est certes guère glorieux mais les critiques sont à mettre au crédit du manque d'entraînement de ses équipages ou de tactiques d'emploi peu abouties !

Son adversaire du moment voit le jour en 1935 lors d'un appel d'offre passé auprès de grandes firmes allemandes pour le développement d'un *Geschütz-Panzerwagen* de 15 tonnes capable de rouler à 40km/h. C'est finalement le projet Daimler-Benz qui est retenu et la commande d'une présérie d'une dizaine d'engins est rapidement lancée. Mais le *Panzerkampfwagen III Ausführung A* est loin d'être une réussite ; en fait, il cumule les défauts : blindage trop mince, autonomie limitée, train de roulement peu efficace... Ces débuts difficiles sont à l'origine d'une impressionnante liste de versions. Au fil des productions, ces défaillances vont progressivement s'estomper. Ce développement constant va aboutir en janvier 1939 au *Panzer III Ausf. G*. Ce modèle intermédiaire se caractérise principalement par l'abandon en cours de fabrication du *Kampfwagenkanone L/45*de *3,7 cm* pour le *KwK 38 L/42* de *5cm*. La carrière opérationnelle du char allemand est aussi bien remplie que celle de son adversaire. Il va ainsi connaître l'épreuve du feu lors de la campagne de France (version équipée du *3,7cm*) puis dans les Balkans, en Afrique du Nord et enfin dans les plaines russes. Batailles pendant lesquelles la machine va démontrer de réelles qualités d'adaptation.

Alors, qui du *Panzer III Ausf. G* ou du T-26 *Ob 1939* avait le plus de chance de l'emporter dans un duel à mort ?

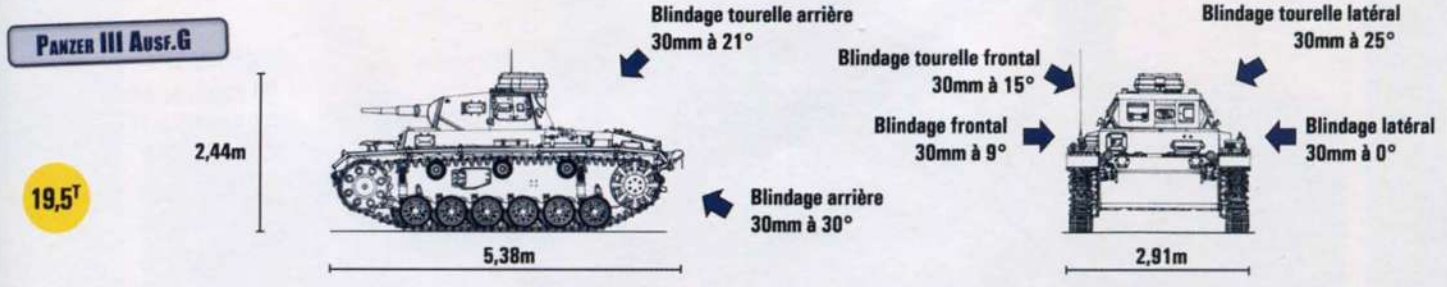
PROTECTION

Malgré les 9 tonnes qui les séparent, les deux chars sont d'une taille relativement voisine. La différence de poids s'explique en partie par une épaisseur de blindage plus importante pour le *Panzer III*. Sa protection n'est toutefois pas fondamentalement supérieure à celle du blindé russe. Elle n'est en moyenne que d'un à deux centimètres plus épaisse. La cuirasse allemande est en théorie prévue pour résister aux tirs d'un canon antichar français de 25mm à 600 mètres de distance. De son coté, le T-26 ne peut qu'espérer arrêter les balles des mitrailleuses lourdes. La version qui nous intéresse intègre néanmoins des blindages légèrement inclinés pour favoriser au maximum le ricochet des projectiles. Raffinement que le blindé du *Reich* et ses blindages verticaux ne possèdent pas. Dans les deux cas, ces engins restent assez mal protégés. Chose qui peut sembler normale pour le char russe qui est catalogué comme léger. Cette protection limitée est en revanche préjudiciable pour le *Panzer III* qui concourt dans la catégorie des chars moyens. Censé engager les blindés ennemis à toute distance, cette version reste vulnérable à tous les canons antichars soviétiques en service en 1941. Faiblesse qui va d'ailleurs être partiellement corrigée par l'adjonction de plaques de blindage de 30mm sur les modèles tardifs de la série G. On peut malgré tout lui accorder une meilleure capacité à encaisser les coups grâce à une solidité structurelle supérieure au T-26. La différence de poids s'explique aussi par un surdimensionnement des organes internes du char allemand. Train de roulement, moteur... sont plus solides. En plus d'offrir une meilleure fiabilité, cette résistance supérieure accroît la protection en cas d'impact d'un projectile de 45mm. Cette robustesse permet d'augmenter la capacité de survie des *Panzerschützen*. En comparaison, le T-26 demeure un engin de conception ancienne et ses améliorations successives restent avant tout des « replâtrages ». Le châssis du « Russe » est d'ailleurs en bout de carrière et ne peut plus évoluer, au contraire de son adversaire qui va connaître des versions plus avancées. La taille inférieure du T-26 lui permet toutefois de présenter une silhouette plus discrète sur le champ de bataille. Le char léger soviétique compte d'ailleurs plus sur sa discrétion que sur sa protection pour maximiser les chances de survie de son équipage de trois hommes sous le feu ennemi.
Les deux chars partagent par contre un manque de confort flagrant. Si les engins russes ne sont guère réputés pour prendre soin de leurs équipages faute d'une ergonomie étudiée, la suspension du *Panzer III* est quant à elle connue pour les violents « coups de raquettes » qu'elle peut assener lors de franchissements délicats. Enfin, toujours dans le domaine de la vie à bord, le blindé allemand possède un plus grâce à l'efficacité de son système de ventilation des gaz. Au final, si le blindé germanique se révèle un peux mieux cuirassé que son adversaire, ce n'est pourtant pas dans ce domaine qu'il peut réellement faire la différence.

Constructeurs :

Panzer III Ausf.G
600 exemplaires (estimation)
Alkett
Wegman
Daimler-Benz
Henschel
MAN
MNH
FAMO

T-26 *Ob 1939*
1 975 à 2 400 exemplaires (estimation)
Bolshevik Zavod n°232 (Leningrad)
Zavod n°185 Kirov (Leningrad)
Zavod n°174 K.E. Voroshilov (Omsk)
Red Putilov Zavod (Leningrad)
Zavod n°100 Kirovskiy

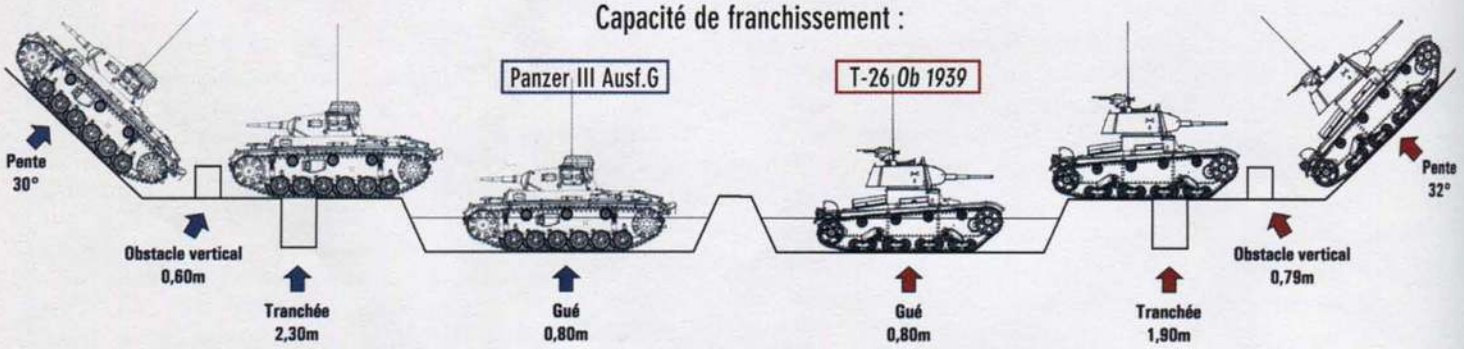


MOBILITÉ

La motorisation est ce qui différencie le plus les deux engins. Le T-26 paye là sa conception datant des années 20. Si la puissance de son moteur a évolué avec le temps, ses 90 chevaux ont bien du mal à mouvoir ses 10,5 tonnes. Les performances peuvent en effet être considérées comme faibles pour un char léger qui doit pouvoir compter que sur sa mobilité pour assurer sa protection sur les champs de bataille. Au demeurant, les équipages russes lui préfèrent le rapide BT-7 et sa suspension Christie bien plus efficace. Les 26km/h atteints sur route classent d'ailleurs le T-26 plutôt comme un char d'infanterie. Mais son manque de protection est un handicap trop lourd pour lui permettre de tenir ce rôle. Dans le domaine de la vitesse maximale, le *Panzer III* est plus rapide d'au moins 10km/h. L'on peut noter que pour un char de « seulement » 20 tonnes, il n'est pas non plus un « foudre de guerre ». Les valeurs affichées sont tout au plus honnêtes. De plus, il ne présente pas une réelle supériorité en tout terrain sur le T-26. Ce dernier profite de son poids inférieur, et donc de sa pression au sol plus favorable, pour afficher des capacités de franchissement sensiblement égales. Par contre l'étroitesse des chenilles du char russe limite ses évolutions sur un terrain peu porteur. Petit avantage pour son adversaire dont les chenilles de 36cm et la caisse plus large lui confèrent une mobilité globalement meilleure sur sol meuble ou enneigé. Les aptitudes du *Panzer* vont ultérieurement être accrues par l'adoption de chenille de 40cm de large. Toutefois, si sur le papier les performances peuvent sembler semblables entre les deux engins, elles sont toutefois obtenues avec beaucoup plus de facilité par le blindé allemand. Profitant de son rapport puissance/poids plus avantageux de 13,6 chevaux/tonnes contre 8,6 pour son adversaire du moment, le *Panzer III* vire, escalade les pentes ou passe les obstacles bien plus aisément que le T-26. Malgré son poids moindre, les 90 chevaux du char russe ne peuvent rivaliser en termes de vivacité avec les 300 chevaux du Maybach. En comparaison, le *Panzer III* accélère plus fort.

Au niveau de l'endurance, l'avantage est là aussi clairement germanique. Le moteur du « Russe » demande un entretien trop fréquent avec une révision toutes les cent heures d'utilisation. Déjà difficile à appliquer en temps de paix, cette obligation est infiniment trop contraignante pour les équipes chargées de la maintenance. Sur le terrain, faute d'entretien dans les temps, la disponibilité effective du T-26 reste largement en retrait par rapport à celle de son adversaire. Le chapitre des performances se clôt sur une victoire de l'engin allemand grâce à ses performances et son endurance supérieure.

Capacité de franchissement :

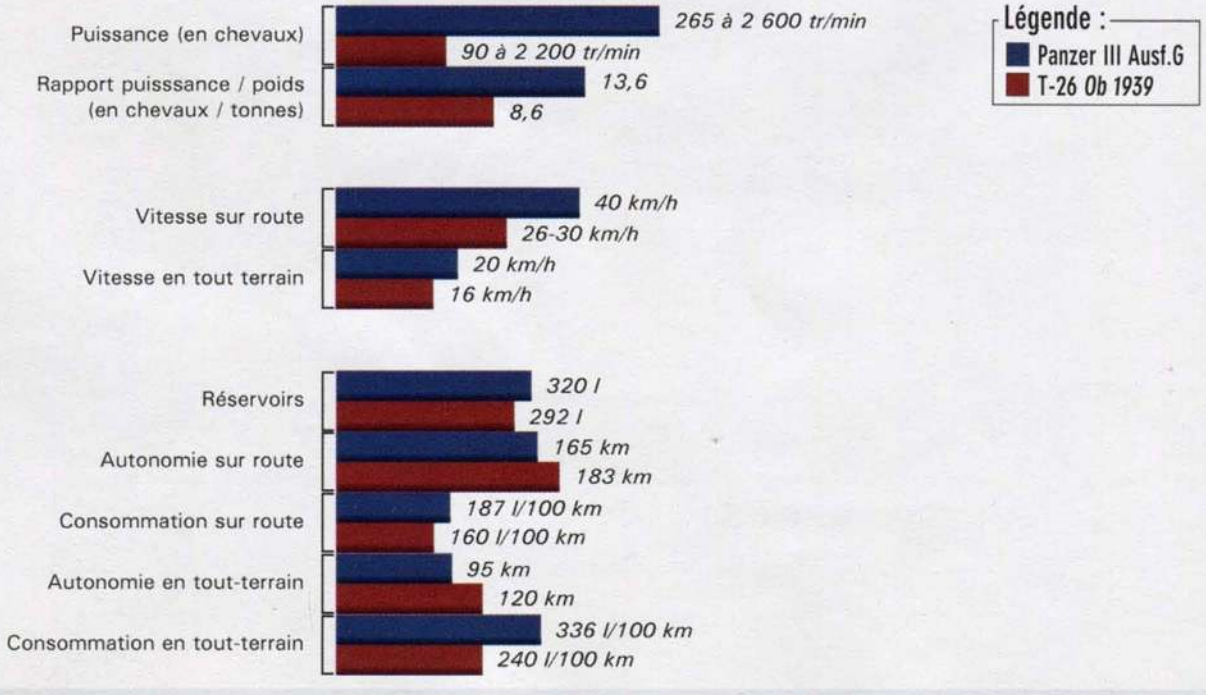


Moteur :

PANZER III AUSF.G : 12 cylindres en V Maybach HL120 TRM

T-26 *OB 1939* : GAZ T-26

Mobilité :



Coll. Thomas Anderson

Panzer III Ausf. G

Équipement radio : FuG5

Coll. Yannis Kadari

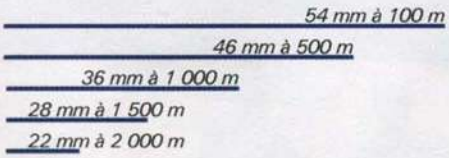
T-26

Équipement radio : 71-T/K-1

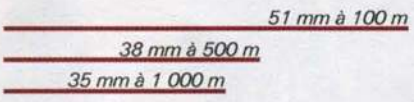
PUISSANCE DE FEU

La comparaison de leur armement respectif impose une remarque pour le moins paradoxale. Si l'on tient compte de leurs catégories différentes, le char léger est mieux armé que le char moyen ! En 1941, le canon de *5cm* de 42 calibres qui équipe le *Panzer III Ausf. G* manque de punch face aux blindés ennemis et il ne peut raisonnablement prendre le dessus que sur des chars de catégories inférieures. Blindé au maximum à 20mm, le T-26 est vulnérable aux obus antichars *Panzer-Granaten 39* du *Panzer III* aux distances usuelles de combats. Mais l'inverse est aussi vrai ! Le blindage du char allemand ne met pas son équipage à l'abri des obus de la pièce de 45mm du T-26. Ses caractéristiques balistiques sont d'ailleurs supérieures au canon allemand avec une vitesse initiale de 757m/s contre 685m/s. En résumé, le premier qui touche l'autre a de fortes chances d'emporter le duel. Mais derrière ce qui peut sembler une lapalissade, se cache une réalité plus nuancée. Si les deux chars emportent chacun une pièce capable de réduire en miettes son adversaire, il est pourtant un domaine où le blindé allemand surclasse son adversaire : les optiques de tir. Malgré une amélioration notable par rapport aux versions précédentes, le système de visée qui équipe le T-26 reste en effet peu précis et ne peut rivaliser avec son homologue allemand. Contraint de s'approcher à courte distance pour mettre un coup au but, le char soviétique se retrouve alors en difficulté face au *Kampfwagenkanone 38 L/42* de *5cm* qui peut faire mouche à plus de 1 000 mètres avec de bonnes chances de succès. Un avantage certain en terme d'allonge qui est fortement accentué par la large tourelle triplace qui accueille le chef de bord, le tireur et le chargeur. Cette répartition des taches permet à chaque homme de se concentrer efficacement sur son rôle. Au contraire du T-26 à bord duquel la somme de travail est bien trop importante pour le chef de char qui doit cumuler les fonctions. Bien souvent, ce dernier va perdre le fil des événements alors qu'il est occupé à recharger. Dans ces conditions, il lui est difficile d'acquérir rapidement une cible et d'en suivre ses évolutions. Cette sollicitation limite aussi fortement la cadence de tir qui n'atteint jamais les 12 coups/minutes dont est capable le canon 20K de 45mm. Lourdement handicapé par son équipage de trois hommes, le T-26 a ainsi toutes les difficultés à s'imposer sur ses adversaires. À noter que le blindé soviétique embarque un nombre nettement supérieur de munitions, un plus dans le domaine de la persistance au combat, mais qui ne lui permet toutefois pas de compenser efficacement la précision et la rapidité des tirs allemands. L'absence chronique de poste radio accentue encore les problèmes de coordination lors des engagements. Grâce à son poste radio modèle *FuG5* capable à la fois d'émettre et de recevoir, le blindé allemand creuse là un véritable fossé technologique au point que l'on peut considérer que malgré leur date de conception proche, il s'agit là de deux chars de générations différentes. Le *Panzer III* est aussi le premier char allemand à posséder un système de communication interne. Stricte égalité par contre en ce qui concerne l'armement secondaire des deux engins qui peuvent chacun tenir en respect l'infanterie ennemie ou riposter aux attaques aériennes. Ce chapitre se clôt malgré tout sur une courte victoire du char allemand qui ne peut réellement compter que sur la qualité de ses optiques de tirs pour vraiment surclasser le T-26.

Pour un impact à 30°
Pzgr.39 (APCBC)



Pour un impact à 90°
BR-240SP



Équipage :

Panzer III Ausf.G — 5

T-26 Ob 1939 — 3

Armement et munitions :

Légende :
- Panzer III Ausf.G
- T-26 Ob 1939

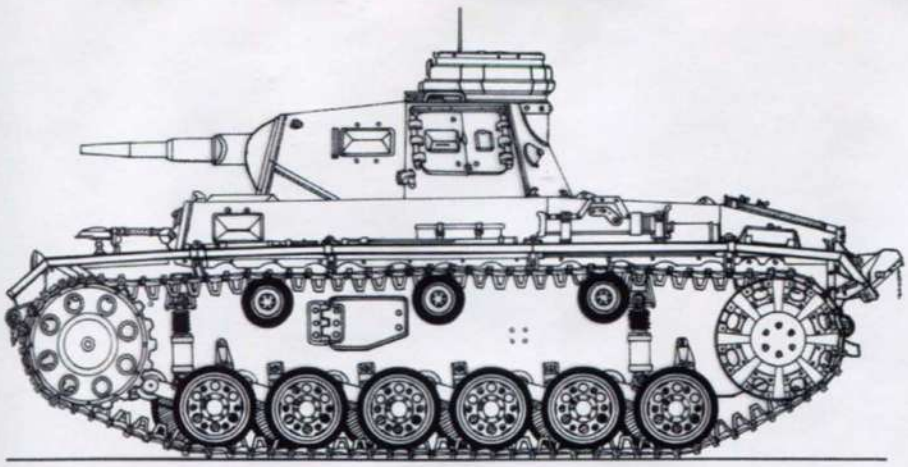
Armement secondaire :

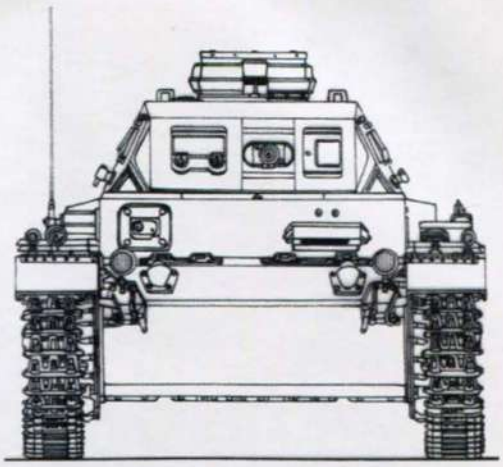
PANZER III AUSF. G : 2 MG-34 de 7,92mm

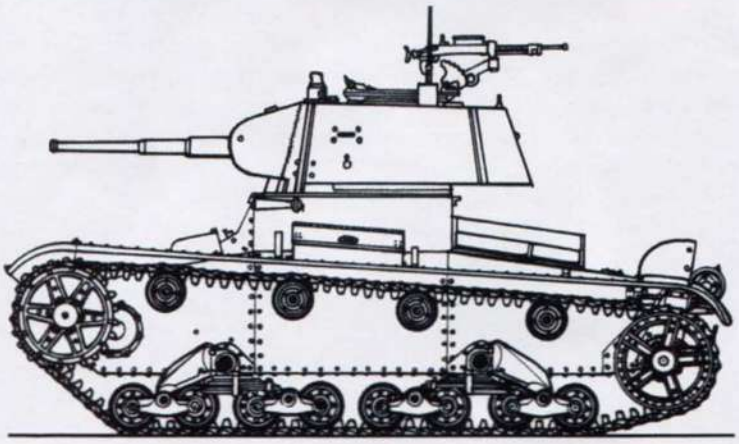
T-26 OB 1939 : 1 ou 2 Degtyarev de 7,62mm

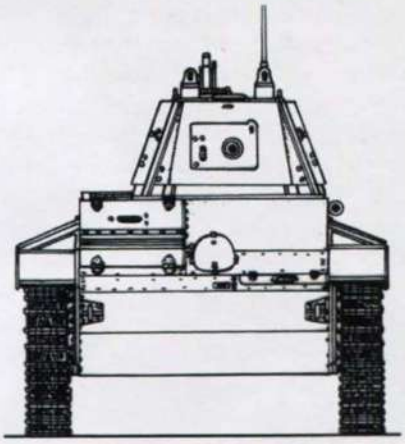
CONCLUSION

Au final, sans être fondamentalement supérieur à son adversaire, le *Panzer III Ausf. G* dégage une bien meilleure homogénéité. Sa faible puissance de feu et son mince blindage restent toujours deux handicaps, mais face au T-26, ils sont largement contrebalancés par sa tourelle triplace et les cinq hommes d'équipage. Le blindé russe est loin d'être un mauvais char mais, en 1941, il est tout simplement obsolète. Impropre à la guerre de mouvements, il paye durement sa conception remontant aux années 20. Les états-majors des deux pays sont d'ailleurs parfaitement conscients des défauts de leurs chars respectifs. Les Allemands vont ainsi régulièrement apporter des modifications au *Panzer III* pour améliorer ses capacités antichars et sa protection, tandis que les Soviétiques vont progressivement cantonner le T-26 dans des fonctions secondaires ou le déployer sur des fronts plus calmes.





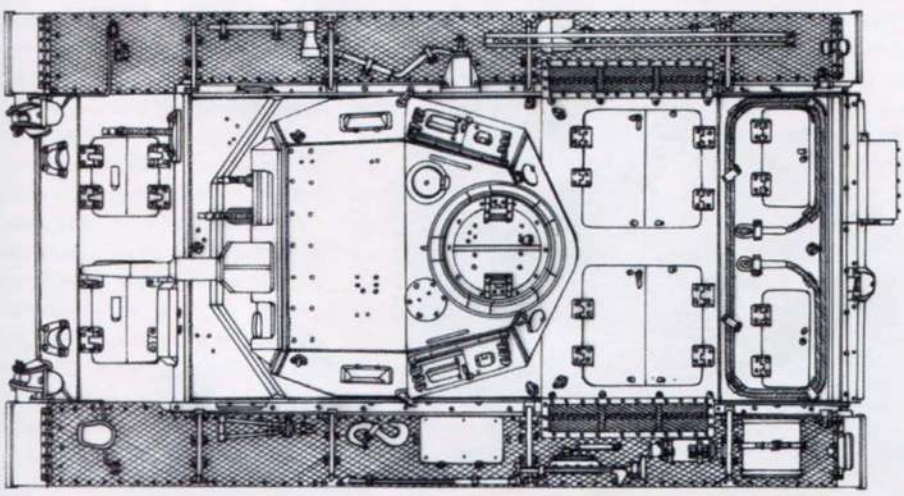


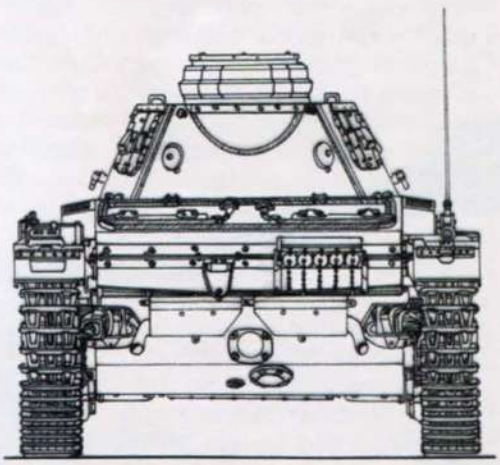


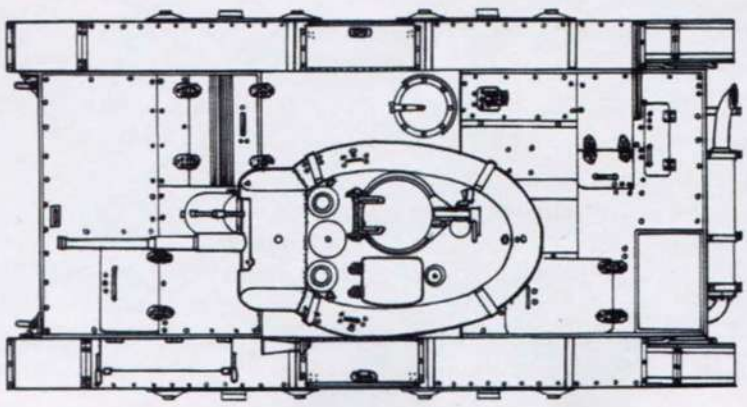
Panzer III Ausf.G versus T-26 Ob 1939

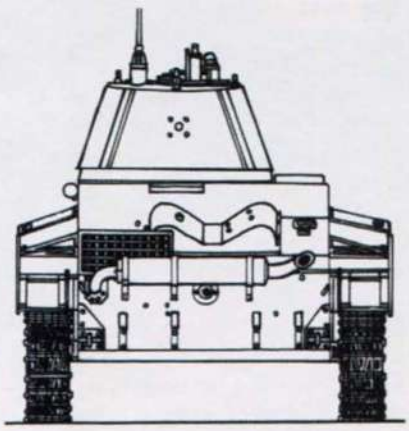
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008









Par Claude Gillono

LE PERSHING

ou l'introuvable successeur du Sherman

Après avoir étudié la genèse du Pershing, Claude Gillono aborde désormais son usage opérationnel, à commencer par son engagement en Europe occidentale lors des dernières semaines de la Seconde Guerre mondiale. Si 20 des 40 premiers exemplaires livrés sont logiquement confiés à l'Arme blindée pour des tests, vingt autres chars sont alloués à des essais opérationnels en Europe dans le cadre d'une mission baptisée « Zèbre ». Celle-ci est décidée après la bataille des Ardennes, certes victorieuse mais ayant coûté cher à l'*US Army* aussi bien sur le plan humain que matériel, notamment en chars. Des fuites ont eu lieu dans la presse et l'Armée américaine se doit de « faire quelque chose » puisque l'on parle même d'une commission d'enquête parlementaire (elle ne sera jamais créée). On veut donc tester en « vraie grandeur » de nouveaux matériels antichars, dont un canon de 90mm tracté, ainsi que ce qui ne s'appelle pas encore le Pershing. Arrivant en Europe, par Anvers, début février 1945, les vingt T26E3 sont répartis à égalité entre les *3rd* et la *9th Armored Divisions*. Ils sont déployés en premier au sein de la *3rd*, le 25 février 1945, puis à la *9th* dès le 28. Les machines sont numérotées de 22 à 41 et les immatriculations sont allouées de façon consécutive de 30119832 à 30119851.

Crédits photos : US NARA

▼ Corée, septembre 1950. Un M26 du *72nd Tank Battalion* est positionné derrière une levée de terre. Les combats contre les T-34/85 nord-coréens sont plutôt rares et les chars américains sont souvent employés comme plate-forme d'artillerie mobile.

▲ Des Pershing de la *11th Armored Division* effectuent des manœuvres en Autriche au printemps 1945. La Guerre froide n'a pas commencé et il n'est pas encore question d'affronter les chars communistes. Les JS-2m et surtout les JS-3 qui commencent à entrer en service à cette date auraient constitué de redoutables adversaires pour le char américain.

Ces essais ayant été concluants, les livraisons aux unités prennent de l'ampleur. L'on ne dispose malheureusement pas du détail des livraisons en unité et l'on sait seulement que :

- en février, 20 chars sont acheminés en Europe par la mission « Zèbre » (pour moitié des chars neufs et pour le reste des T26E1 modifiés en E3) ; en mars, 24 chars supplémentaires arrivent en Europe ; en avril, les livraisons reprennent avec 208 machines acheminées sur le « vieux » continent ; en mai (du 1er au 20), 44 engins sont débarqués mais 99 sont attendus ou en voie de déchargement d'ici la fin du mois ; soit, au 1er juin 1945, un total de 395 Pershing, dont un a entre-temps été perdu en opération (voir plus loin) et un second que personne (même pas les techniciens dépêchés par le constructeur) ne parviendra à faire démarrer ! À noter que nous disposons quand même d'éléments solides pour les cinq divisions blindées qui ont employé en quantité significative le nouveau char avant la fin des opérations en Europe. Il s'agit des Pershing en dotation, mais pas forcément aptes au combat, en fin de chaque mois.

Comme indiqué, il existe un doute pour la *3rd Armored Division* en Mai car une autre source donne 28 chars (26 aptes plus 2 inaptes) au lieu de 18 – le chiffre le plus élevé est sans doute le bon. L'on notera que les chars de la mission « Zèbre » vont donc à la *1st Army*, et ceux des livraisons suivantes à la *9th Army* (*2nd* et *5th Armored Divisions*) puis à la *3rd Army* (*11th Armored Division*) pour ce qui est des chars opérationnels du moins. La *7th Army* n'en a probablement jamais reçu, en tout cas aucun n'est signalé à la fin avril. Mais comment le nouveau char se comporte-t-il en opération ?

Division Blindée	Mars 1945	Avril 1945	Mai 1945	Détail pour mai (aptes + inaptes au combat)
2ND AD	-	19	21	20+1
3RD AD	10	10	18 *(ou 28)*	26+2
5TH AD	-	-	17	17+0
9TH AD	10	10	17	15+2
11TH AD	-	-	32	28+4
TOTAL	20	39	105 *(ou 115)*	115

LE PERSHING EN EUROPE

Les combats impliquant les Pershing de la mission « Zèbre » commencent sans tarder. Et sous de mauvais auspices… En effet, la première perte – temporaire – à la *3rd Armored* a lieu dès le 26 février, à Elsdorf quand le char n°38, surnommé « Fireball » (30119848) de la *F Company* du *33rd Armor* est mis hors de combat, alors qu'il était embusqué sur un secteur du front (mais silhouetté par un incendie), par trois obus de *8,8cm* tirés à une centaine de mètres par un Tiger I. Il est vengé dès le lendemain quand un Tiger et deux *Panzer IV* sont respectivement détruits à 800 mètres et 1 100 mètres par le Pershing n°40 (30119850) de la *E Company*. Un troisième *Panzer IV* est également détruit dans la foulée par un autre Pershing. Le Tiger a été détruit par l'un des trop rares obus au tungstène T30E16. « Fireball » retournera au combat le 7 mars avec un nouveau tube de 90mm, d'ailleurs obtenu d'une unité de M36 car la mission « Zèbre » n'en avait pas dans ses bagages.

Le premier « engagement » du Pershing à la *9th Armored Division* est si l'on peut dire unilatéral puisque, le 1e mars 1945, le char n°22 est mis hors d'usage en pleine nuit par deux obus d'artillerie de gros calibre. Il sera réparé. Il appartient au seul peloton homogène (à 5 Pershing) de la division, peloton placé sous les ordres du *Lieutenant* Grimball.

La première opération significative du nouveau char est la participation de ce même peloton réduit à 4 chars (le n°22 n'est pas revenu des ateliers – il s'agit des n°27, 28, 35 et 39) de la *A Company* du *14th Armor Battalion* de la *9th Armored Division* à la prise du pont de Remagen, le 7 mars 1945 au matin.

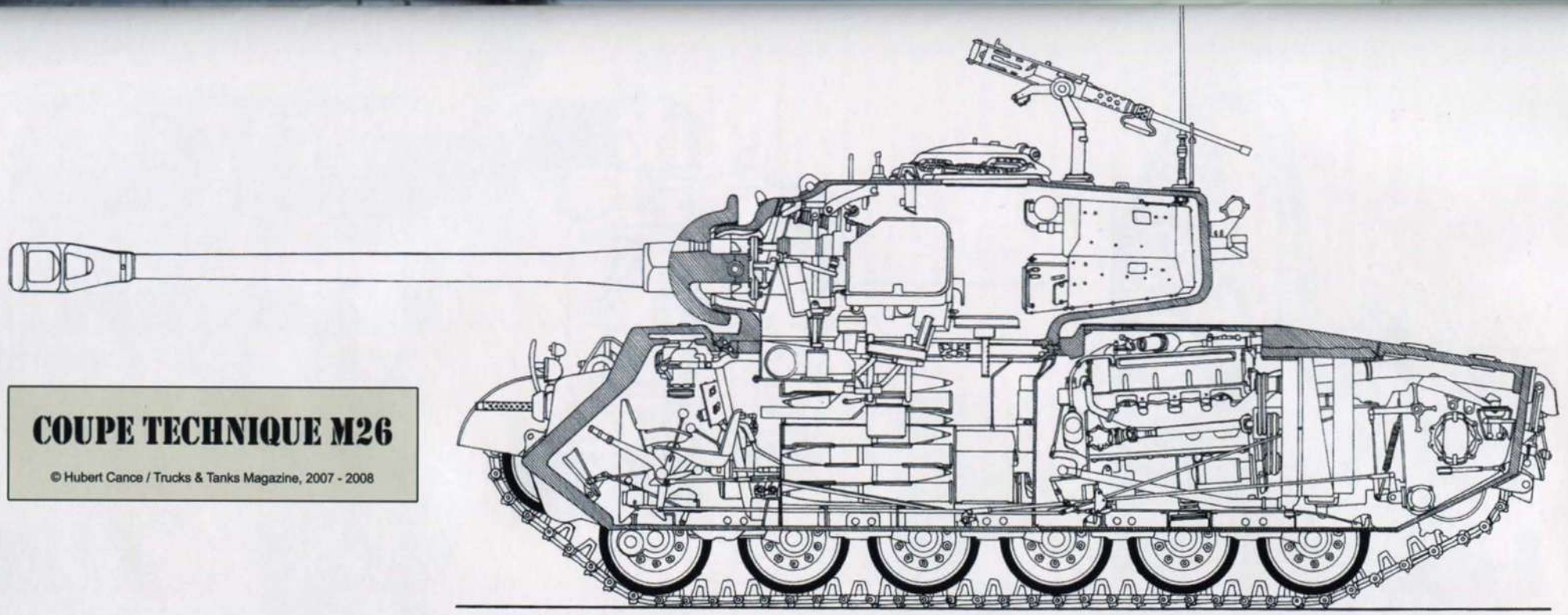
C'est donc une mission hautement emblématique mais totalement imprévisible car personne n'espérait découvrir un ouvrage d'art encore intact sur le Rhin. Le peloton est le premier à découvrir le pont. La rampe d'accès détruite par une charge allemande, les quatre chars appuient de leurs feux la tentative de traversée des fantassins mécanisés du *27th Armored Infantry* depuis la rive gauche. Les Pershing feront ensuite la traversée sur des pontons du génie les 12 et 13 mars car ils étaient jugés trop lourds pour le tablier fortement endommagé et même pour les ponts de bateaux qui doublent le pont « Luddendorf ». À noter que la division est l'une des rares voire la seule à avoir opté pour un peloton homogène de Pershing, la norme étant plutôt de répartir le nouveau char lourd et de l'affecter à la pointe des colonnes de Sherman, où son blindage supérieur et son canon plus puissant sont très appréciés.

La seule perte définitive des 20 chars de la mission « Zèbre » fut le n°25 (immatriculé USA 30119835, le 30 initial étant le code assigné aux chars) de la *3rd Armored Division* qui avait été frappé par un obus de *8,8cm* d'un Nashorn, appartenant probablement à la *2. Kompanie* de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 93*, tiré à moins de 300 mètres sur les rives du Rhin près de Cologne. Malgré sa tourelle brûlée, il était réparable mais l'on jugea plus simple de le cannibaliser. On peut noter que la division a eu pour particularité de « reblinder » au moins certains de ses Pershing avec des plaques ajoutées sur le glacis (avec une ouverture pour la mitrailleuse de caisse). Elle fera d'ailleurs de même en cette fin d'hiver sur plusieurs de ses Sherman, on peut donc penser à un programme quasi-officiel qui a été étendu au nouvel arrivant.

▲ Un M26 traverse une ville allemande. Le bon état des habitations laisse à penser que la guerre est finie depuis quelques mois. Pour faciliter la conduite en milieu urbain, la tourelle est orientée à « 6 heures ». L'engin est ainsi bien plus manoeuvrable dans les petites rues et le pilote n'a pas à penser au gabarit du tube de 90mm.

L'on a déjà évoqué dans la première partie de cette étude le T26E1 *Temporary Pilot #1* plus connu comme « Super-Pershnig » (immatriculation 30103292). Il ne faut pas confondre le reblindage dont il a bénéficié avec ce programme local touchant certains de ses « congénères » normaux, même si la finalité est la même. Car, pour le Super-Pershing, l'on voulait parvenir à un équivalent du Tiger II : on avait la parité au plan de l'armement et on recherchait celle au plan du blindage. On l'a dit, son arrivée tardive à la *3rd Armoured Division* – le 1er combat a lieu le 5 avril 1945 sur la Weser – empêchera de le tester pleinement. Le duel contre un blindé allemand à Dessau, fin avril 1945, raconté dans un livre de souvenirs du chargeur du Super-Pershing, « Another River, Another Town », n'a sans doute pas fait intervenir un Tiger II comme le raconte l'auteur, car les archives allemandes comme américaines ne signalent pas la perte ou destruction d'un tel char dans la zone à cette date...

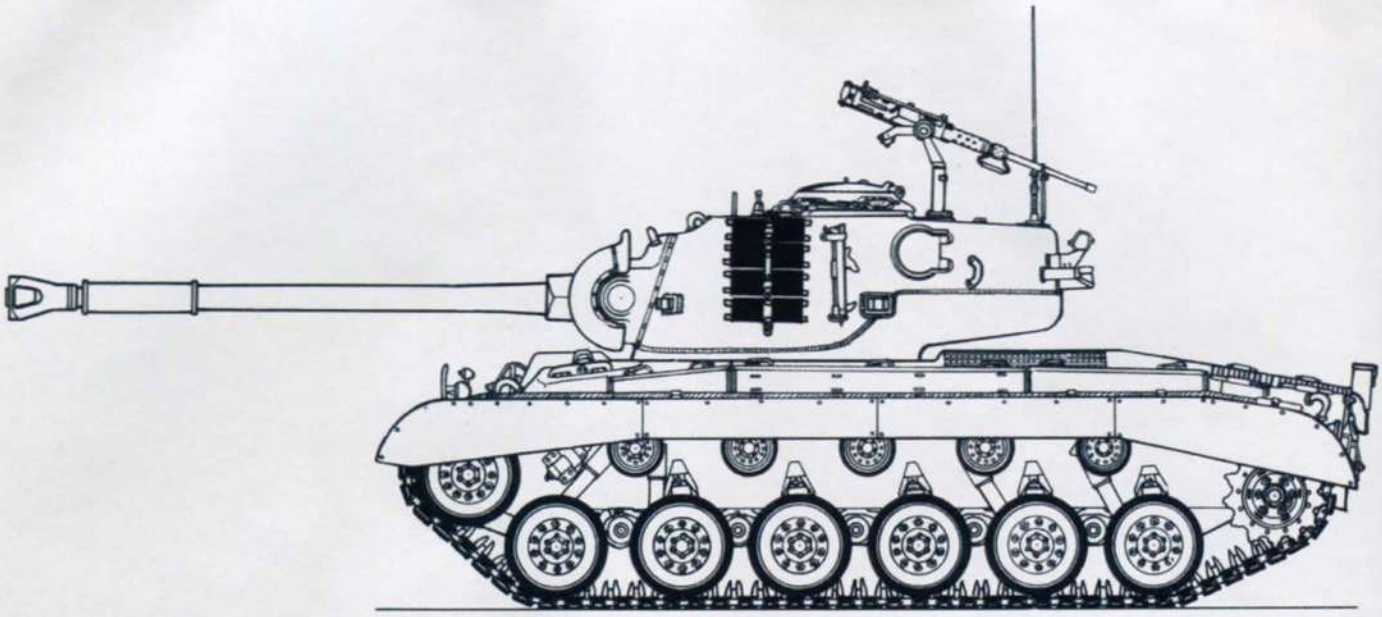
◀ 1945, la deuxième livraison de Pershing en Europe débarque dans le port d'Anvers. La guerre est quasiment finie. Les engins américains sont davantage là pour être testés sur le terrain en conditions réelles que pour faire pencher la balance dans le camp allié.



COUPE TECHNIQUE M26

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008

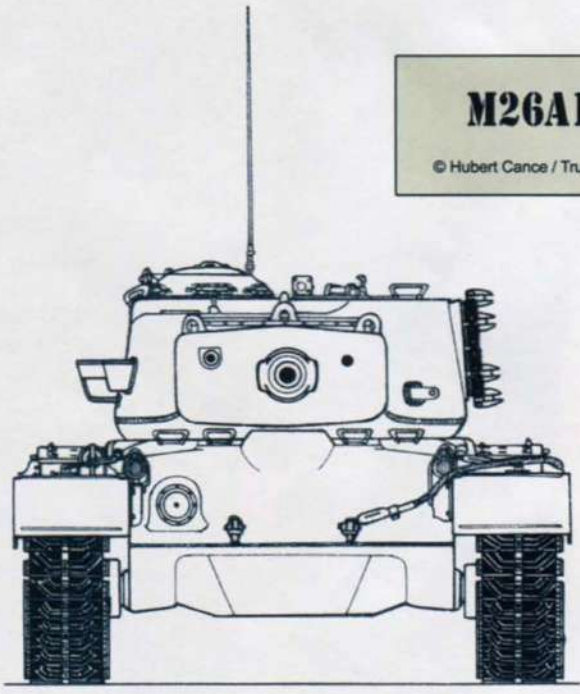
Mars 1951, des Pershing de la compagnie C du 1st Marine Tank Battalion pilonnent l'ennemi en Corée

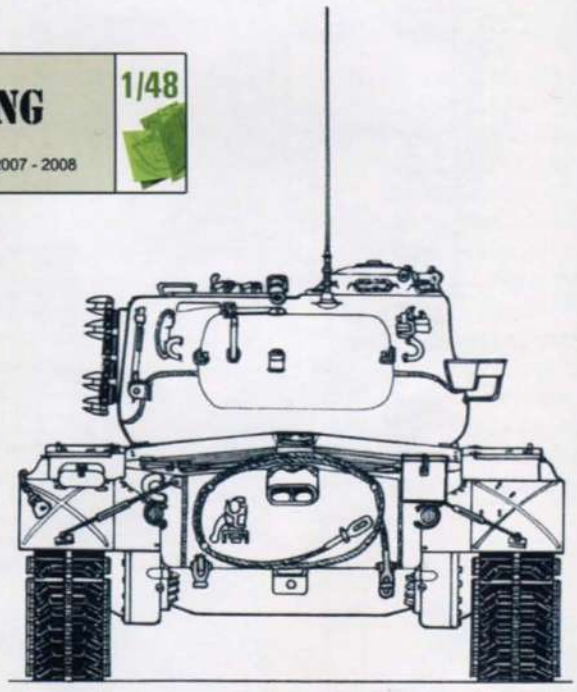


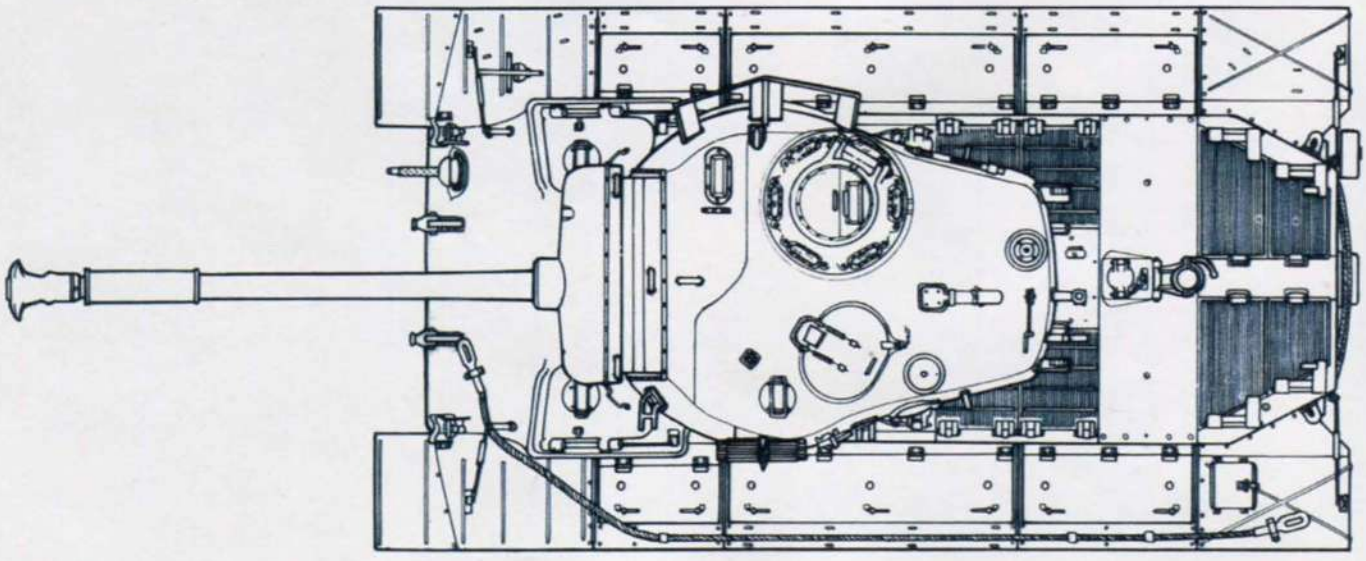
M26A1 PERSHING

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008







Mais l'épisode attesté resté le plus célèbre – car filmé – faisant intervenir un Pershing est sans conteste la destruction d'un Panther par le char n°26 (301198836) de la *E Company* du *32nd Armored Regiment* de la *3rd AD* à Cologne, près de la cathédrale. De son côté, le n°36 de la *D Company* mettait hors de combat un Tiger le même jour. Le Panther de Cologne fera la preuve cinématographique pendant ce court engagement de sa vulnérabilité aux coups de flanc – ses munitions non protégées sont situées juste derrière – car il s'enflamme tout de suite. Ce même défaut sera lui rectifié sur le Sherman en cours de production... Mais c'est le surnom de « Ronson » (tiré d'une publicité pour ce briquet américain, qui « s'allume toujours du premier coup ») qui colle encore de nos jours au Sherman ! Rétrospectivement, le Pershing arrive trop tard et en trop petite quantité pour avoir une réelle influence sur le conflit en Europe occidentale, à un moment où les *Panzer* se font rares à l'Ouest car Hitler a décidé de faire porter l'ultime effort de la *Wehrmacht* face aux Soviétiques. Un petit aperçu sur les munitions tirées à l'époque par le canon de 90mm M3 du M26 est utile. Elles sont assez classiques avec l'obus explosif M71, mais il faut noter dans le domaine des obus perforants l'existence de trois modèles. L'obus « de base » est le APC M82 ou *Armor Piercing Capped* (perforant avec dans ce cas deux coiffes – une aérodynamique et la seconde facilitant la pénétration) qui contient une petite charge explosive comme c'est l'habitude. Il existe une version améliorée du M82 (à la vitesse initiale supérieure) mais elle est arrivée après la fin des combats en Europe. Pour obtenir des performances encore supérieures, l'on met au point un obus composite, c'est-à-dire avec un pénétrateur au tungstène sous-calibré « habillé » au diamètre de 90mm par une enveloppe légère ; c'est le HVAP-T pour *High Velocity Armor Piercing – Tracer* T30E16. Cet obus se révèle trop sujet au ricochet face à des blindages très inclinés (comme ceux du Panther ou du Tiger II) et l'on adopte dans l'urgence un projectile plein répondant enfin aux besoins : cet obus T33 est en fait l'obus plein M77 durci et muni d'une coiffe aérodynamique. Il fait certes moins de dégâts sur la cible (puisqu'il n'explose pas) mais au moins il perce le blindage adverse... Ces deux obus très performants sont hélas distribués en quantité assez faible et profiteront surtout aux M36 et M36B1 des unités de *Tank Destroyer* bien plus nombreux en Europe. Mais rappelons que le Tiger détruit à Elsdorf par un Pershing sera notamment victime d'un obus T30E16.

L'obus composite américain, dont le principe est aussi utilisé par les Allemands, du moins jusqu'à ce que les stocks déclinants de tungstène mettent fin à sa production, qui est dit « rigide » (car l'obus reste complet jusqu'à l'objectif) ne doit pas être confondu avec la solution préférée par les Anglais, l'obus à sabot détachable ou APDS – *Armour Piercing Discarding Sabot*. Pour ce dernier, l'obus « central » plus léger est entouré de « pétales » qui se séparent à la sortie du tube. On peut noter que les Américains seront longs à adopter les obus perforants spéciaux car ils craignent une usure supérieure des tubes. Ils savent que faire passer l'Atlantique aux tubes de remplacement obligerait à retarder la livraison d'autres matériels fortement demandés. Longtemps, ils préfèrent se passer de cette complication qu'ils ne pensent pas importante puisqu'ils croient jusque fort tard dans la guerre (et à tort on l'a vu) que leur 75 puis leur 76 font parfaitement l'affaire avec de simples obus perforants « classiques » face aux *Panzer*. Grave erreur certes, mais à prendre en compte pour comprendre les décisions prises à l'époque... Rétrospectivement, Patton résuma très bien le sentiment des utilisateurs à la fin de la guerre en Europe quand il croisa un officier du Matériel : « *Le service du Matériel a perdu sacrément de temps à chercher la perfection au détriment des combattants ; et vous pouvez répéter ça à tous vos collègues !* ». C'est un peu lapidaire car les torts sont un peu plus partagés, mais c'est du Patton dans le texte...

▲ Des essais d'amélioration de la puissance de feu sont menés sur le 250e char produit par les usines de Détroit grâce à l'installation d'un lance-roquettes multiple modèle T99. La silhouette du blindé en est radicalement modifiée au point de le rendre bien peu discret sur le champ de bataille.

▶ Grâce à la greffe du T99, le M26 peut efficacement jouer un rôle d'appui-feu pour les unités d'infanterie. Testée en décembre 1945, cette version ne débouche sur aucune production en série.

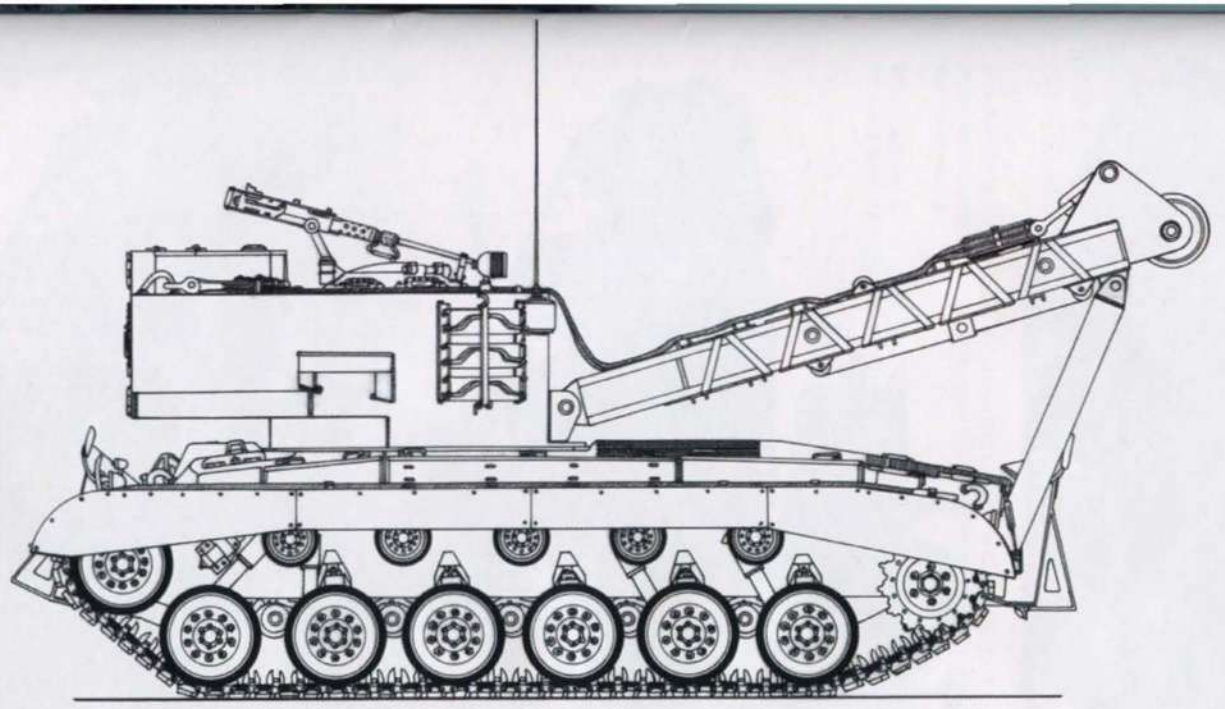
ENCORE PLUS LOURD ?

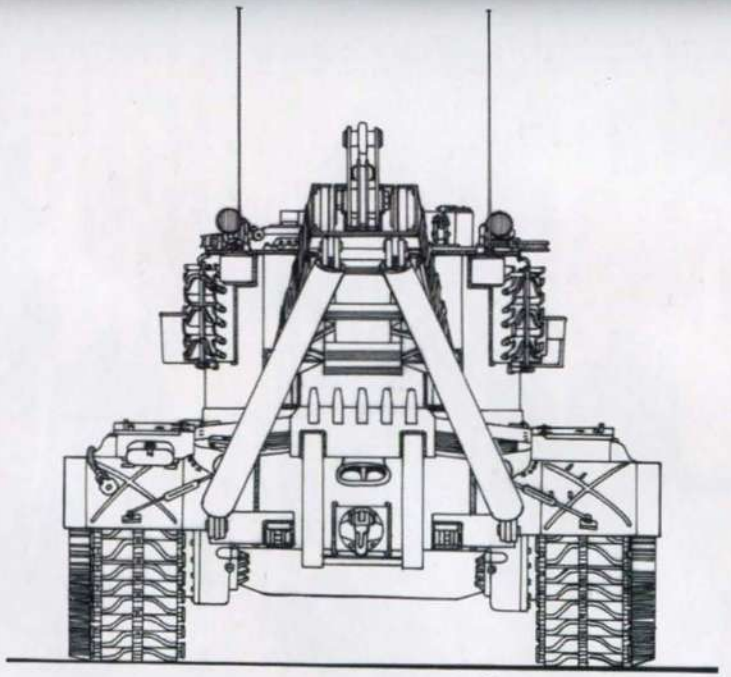
Pour autant, le lecteur aurait tort de penser que les Américains sont demeurés inactifs dans le domaine des chars lourds en 1944 et 1945, l'année 1944 devant être comprise comme « après le débarquement en Normandie du 6 juin ». En effet, un char lourd est inscrit dans les plans de production des chars validés en 1940-41 par le président Roosevelt. Si ces décisions venues « d'en haut » s'imposent à tous, il n'en reste pas moins que personne ne sait vraiment à quoi va servir exactement un tel char qui, s'il est mieux armé et protégé, est surtout vu comme « encombrant » au plan logistique. En un mot, les utilisateurs préfèrent disposer de deux chars de 30 tonnes (le Sherman pour ne pas le nommer) que d'un seul de 60 ! De plus, les problèmes de moteur – seul le Wright Cyclone en étoile est à la fois assez puissant et disponible après les commandes classées comme prioritaires de l'aviation – comme de transmission sont longs à trancher. Cela ne vous rappelle rien ? Cherchez bien, il est là aussi question de transmissions électrique, automatique et « classique ». De toute façon, les M6, M6A1 et T1E1 qui sont lentement produits par Baldwin ne répondent pas à un réel besoin puisque l'Arme blindée se passe très bien d'un char lourd. C'est pourquoi, comme les trois chars cités ne sont « pas vraiment des réussites » (pour rester poli) aux plans mécanique et ergonomique, ainsi que le prouvent d'ailleurs les essais débutés en janvier 1943, le programme s'éteint de lui-même en décembre 1944. Il avait connu un bref sursaut quand on avait demandé un char lourd avec un canon de 105mm et un blindage renforcé (15 exemplaires prévus à ce stade) pour affronter les fortifications de la ligne « Siegfried » mais le responsable en Europe, le général Eisenhower, refusa tout net et le programme ne servit en pratique qu'à tester la tourelle du T29. Entre-temps, le Débarquement avait eu lieu en Normandie… Si le Pershing a été conçu sans vraiment le dire pour être l'équivalent du Tiger, ce qu'il réalise *grosso modo*, les autorités militaires prennent conscience que ce dernier n'est qu'un char de transition en attendant le déploiement du Tiger II et de ses inévitables successeurs encore plus dangereux. Du jour au lendemain, il faut donc un char lourd, non plus pour démolir des fortifications, mais pour « casser du *Panzer* » et des automoteurs lourds voire les projets hyper lourds de l'Allemagne nationale-socialiste. Et là les militaires américains se laissent véritablement aller ! Le châssis étant enfin trouvé, puisque ce sera une variation de celui du Pershing avec des roues supplémentaires (deux par côté principalement), il ne reste plus qu'à définir le blindage et l'armement, ce dernier étant accueilli dans une nouvelle tourelle. Tourelle dont d'ailleurs le design s'inspire de celui du Pershing. Trois armements sont adoptés à ce stade précoce pour des tests, un 105mm, un 120mm et même un 155mm ! Rappelons que les Soviétiques n'ont adopté leur obusier de 152mm que sur des automoteurs et que même les Allemands en resteront au *12,8cm* du Jagdtiger et autres Maus ou E100.

▲ Cette vue frontale permet de se rendre compte de l'inclinaison du blindage de la caisse. Cette caractéristique permettant de favoriser le ricochet des projectiles à haute vitesse initiale ne se retrouve quasiment pas sur la tourelle qui ne peut compter que sur l'épaisseur de son blindage pour résister aux tirs adverses.

Chronologiquement, quatre prototypes d'un nouveau char lourd sont commandés en septembre 1944 – deux du futur T29 avec le canon de 105mm T5E1 et deux du futur T30 avec le canon de 155mm T7. Le premier est commandé à 1 152 exemplaires en avril 1945, plus trois prototypes supplémentaires et un quatrième d'un nouveau modèle à équiper du canon de 120mm T53, ce qui donne naissance au T34.

▼ Ce M26 pose pour un manuel d'instruction. Installé en hauteur sur un échafaudage posé sur un Dodge 4x4, le photographe s'apprête à prendre l'engin sous toutes les coutures. Les photos sont ensuite distribuées aux troupes.



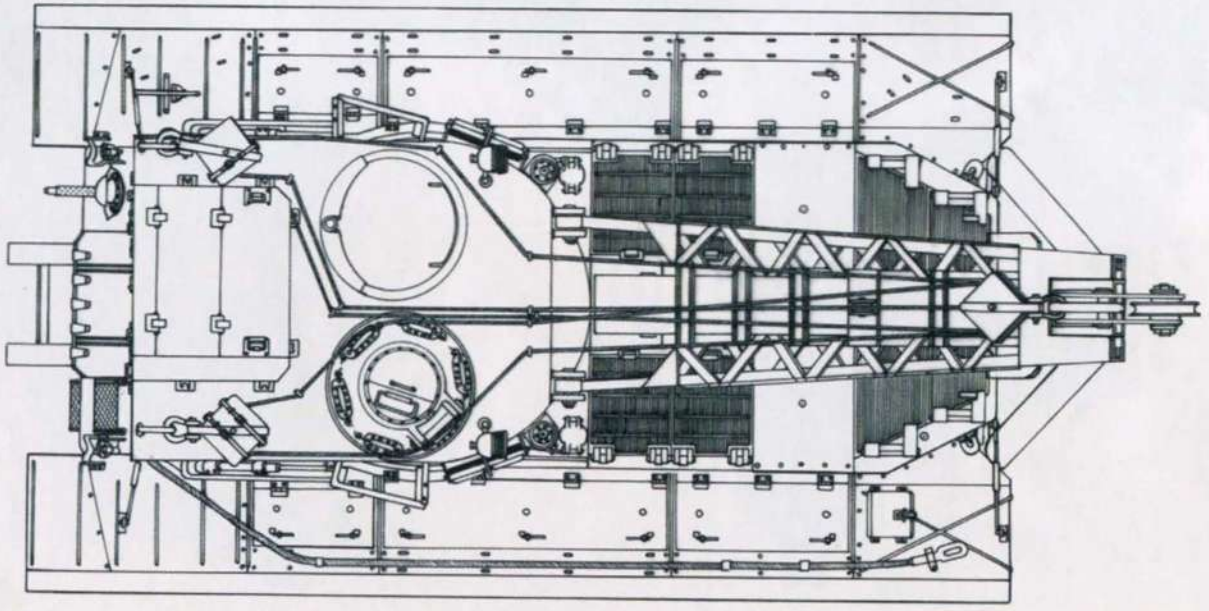


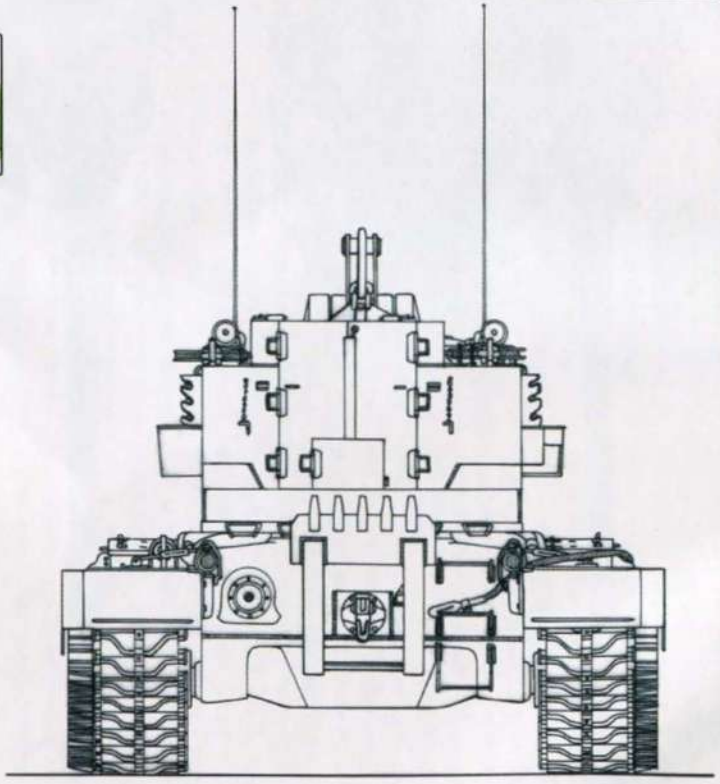
US T12 PERSHING

CHAR DE DÉPANNAGE

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008





M26 Pershing

Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008

M46 Patton
Unité inconnue
Armée américaine
Corée, 1953

M46 Patton
Unité inconnue
Armée américaine
Guerre de Corée
Chorwon, 1953

M26 Pershing
73rd Tank Battalion
Armée américaine
Corée, 1953

M26 Pershing
Unité inconnue
Armée américaine
Corée, 1953

On veut tester ce nouvel armement car il a un potentiel perforant encore supérieur au 105 et au 155. En effet, c'est une adaptation du canon antiaérien de 120mm alors en dotation, à l'image du 90mm qui fut choisi pour équiper le M36 et le M26. Mais la fin de la guerre en Europe puis dans le Pacifique fera réduire drastiquement le programme et retarder la livraison des prototypes – le premier T29 est livré à Aberdeen en octobre 1947 ! Le T30 aura pour principale utilité de tester le moteur Continental V12 refroidi à l'air dénommé AV-1790 – un groupe qui aura une longue postérité dans l'Arme blindée américaine !

Une dernière évolution notable de ces rejetons plus lointains du Pershing est le T32, qui est conçu en décembre 1944 en parallèle avec le T26E5 (voir ci-dessous). Plus long que le M26 avec une roue porteuse supplémentaire par côté, il emporte un 90mm T15E2 à la volée interminable et bénéficie d'un blindage renforcé – 5 pouces (127mm) incliné à 54° par rapport à la verticale pour le glacis et de 11,75 pouces (299mm !) à 6 pouces (102mm) en tourelle. Faisant appel au maximum de pièces et composants du M26, le premier prototype est livré dès janvier 1946 mais la fin de la guerre a eu le même effet sur ce dernier effort pour obtenir dans l'urgence un répondant aux *Panzer* lourds.

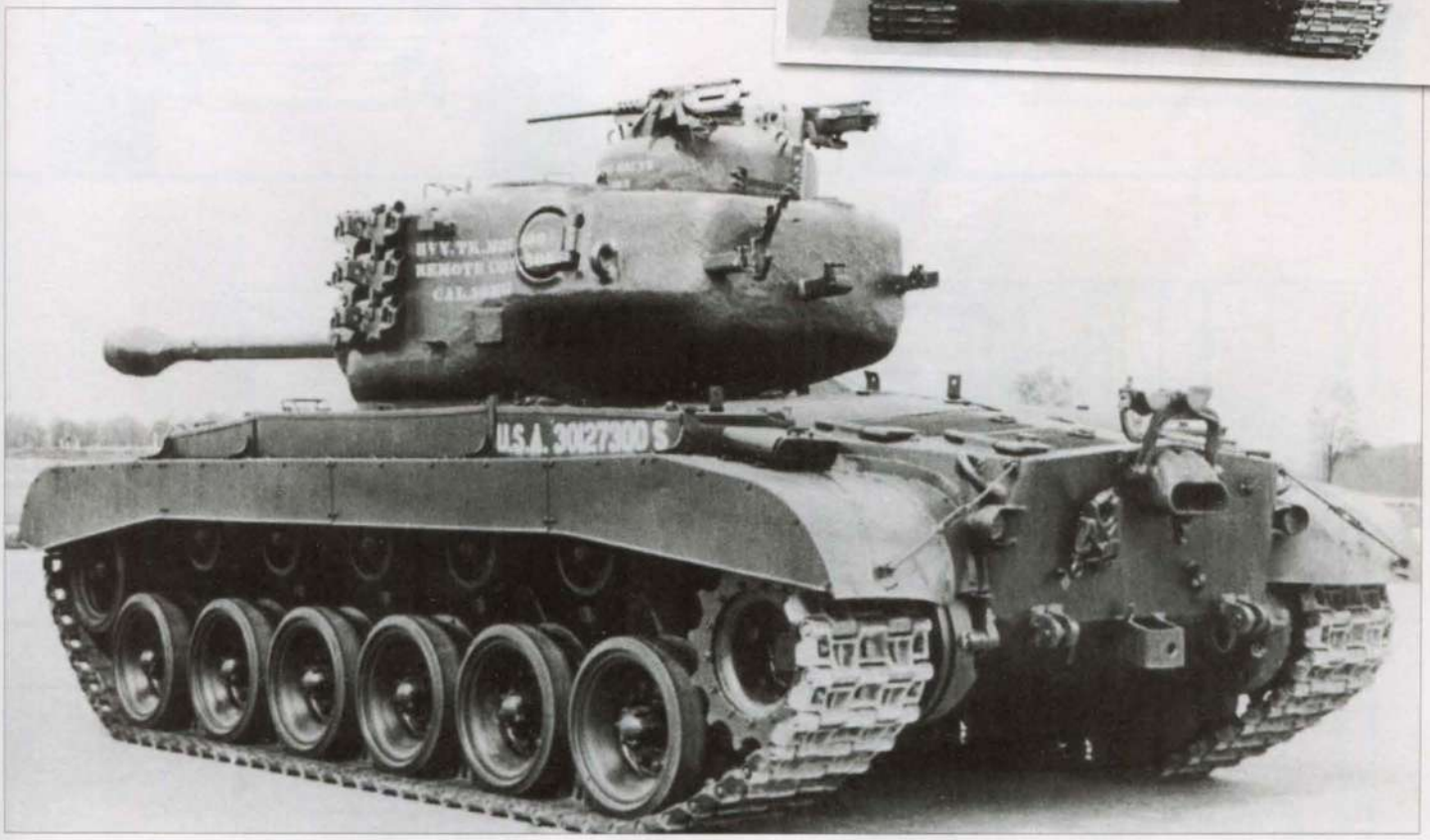
En parallèle aux combats en Europe, une tentative d'emploi est faite sur le front du Pacifique car les pertes de Sherman face aux armes antichars japonaises, notamment le puissant canon de 47mm qui commence à se généraliser, deviennent préoccupantes. L'emploi du Pershing est prévu à Okinawa mais ils ne peuvent débarquer qu'après la fin des combats, plus précisément le 30 juillet, après que l'on ait résolu le problème de leur transbordement sur des *LCT* adaptés. Il faut aussi noter que le navire qui transportait les chars n'a vraiment pas bénéficié d'une priorité pendant sa traversée du Pacifique... En revanche, le Pershing aurait été largement utilisé pour l'invasion des îles métropolitaines japonaises, notamment pour les capacités explosives et perforantes de son canon de 90mm contre les bunkers – car la menace des blindés japonais reste très limitée malgré la production commençante de modèles améliorés (qui sont justement réservés aux futurs combats sur les îles japonaises).

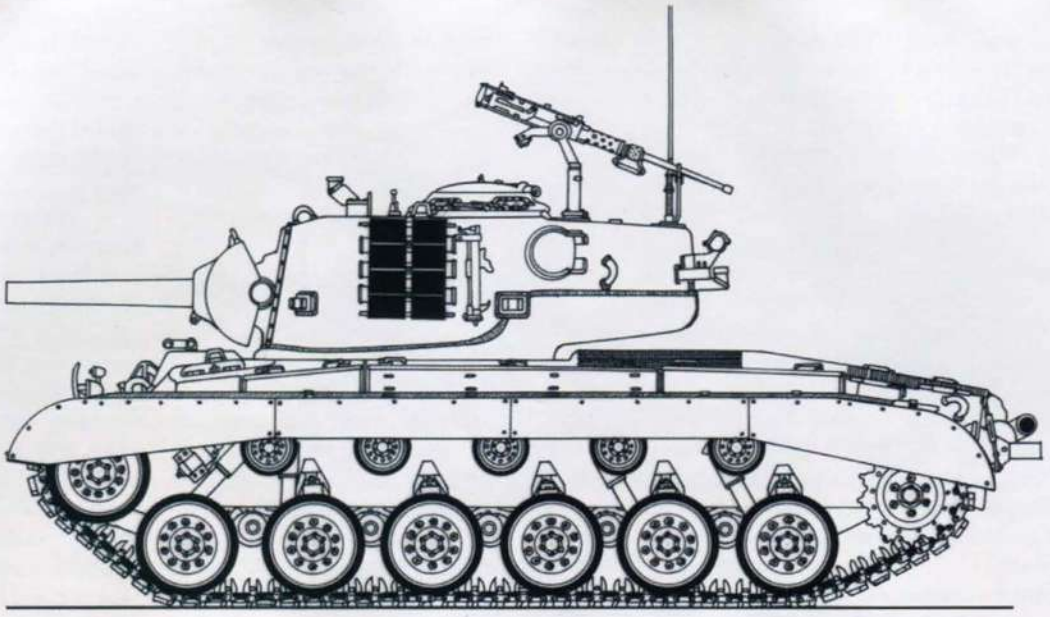
LE PERSHING EN CORÉE

L'utilisation suivante du Pershing se fait en Corée, avec des résultats mitigés d'ailleurs. D'abord excellents, puis déclinants du fait des conditions très particulières des engagements dans la péninsule. Les combats y commencent le 25 juin 1950 avec l'attaque des forces du Nord, souvent menées par des unités de T-34/85. Les forces du Sud sont trop mal équipées en armes antichars pour arrêter l'offensive surprise et les troupes américaines locales sous-équipées en chars pour la ralentir. Ce sont au départ uniquement des M24 qui affrontent les chars adverses, avec un résultat aussi prévisible que funeste. Les dépôts américains au Japon sont « ratissés » à la recherche des quelques Sherman et M26 disponibles et c'est ainsi que les trois premiers Pershing envoyés en Corée le 13 juillet sont à proprement parler « rafistolés ». C'est ce qui explique qu'ils tomberont en panne et seront sabordés le 28 juillet sans avoir combattu. Mais les renforts sont en route pour tenir la poche autour de Pusan et c'est l'*US Marine Corps* qui inaugure l'emploi du Pershing face aux T-34/85, le 17 août. La puissance du canon de 90mm et la surprise des équipages ennemis en font un engagement qui tourne rapidement au massacre pour les Nord-Coréens.

▶ Un Pershing teste l'affût double de 12,7mm T121 en avril 1946. Si cette greffe renforce notablement la puissance de feu du char contre l'infanterie, elle accroît encore un peu plus la silhouette du char.

▼ Une autre vue de l'affût double de 12,7mm T121. Les militaires américains ne donneront pas suite à cette modification et l'engin ne dépassera pas le stade du prototype.

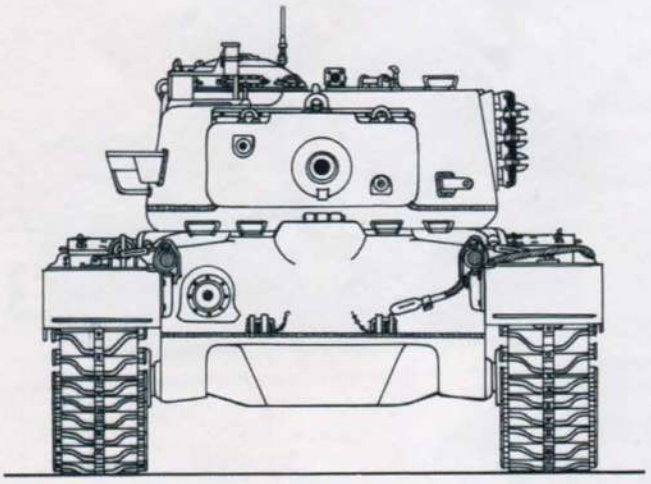


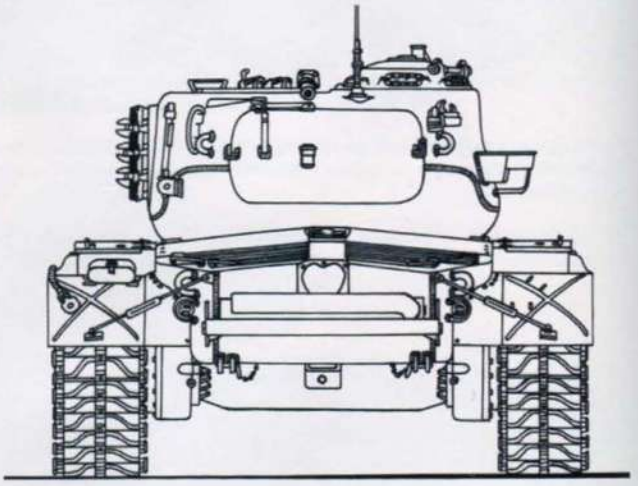


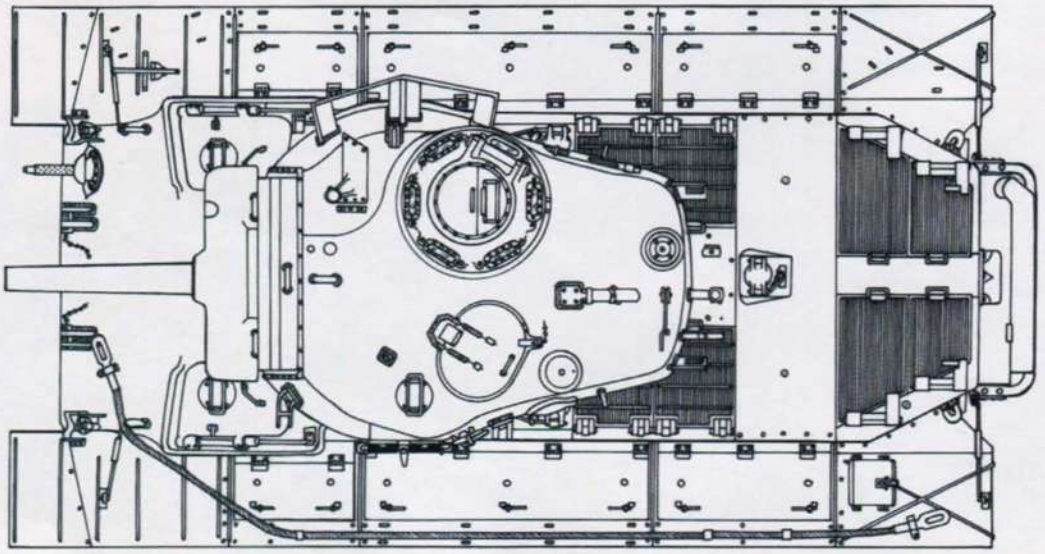
US M45 PERSHING / T26E2 (obusier 105mm)

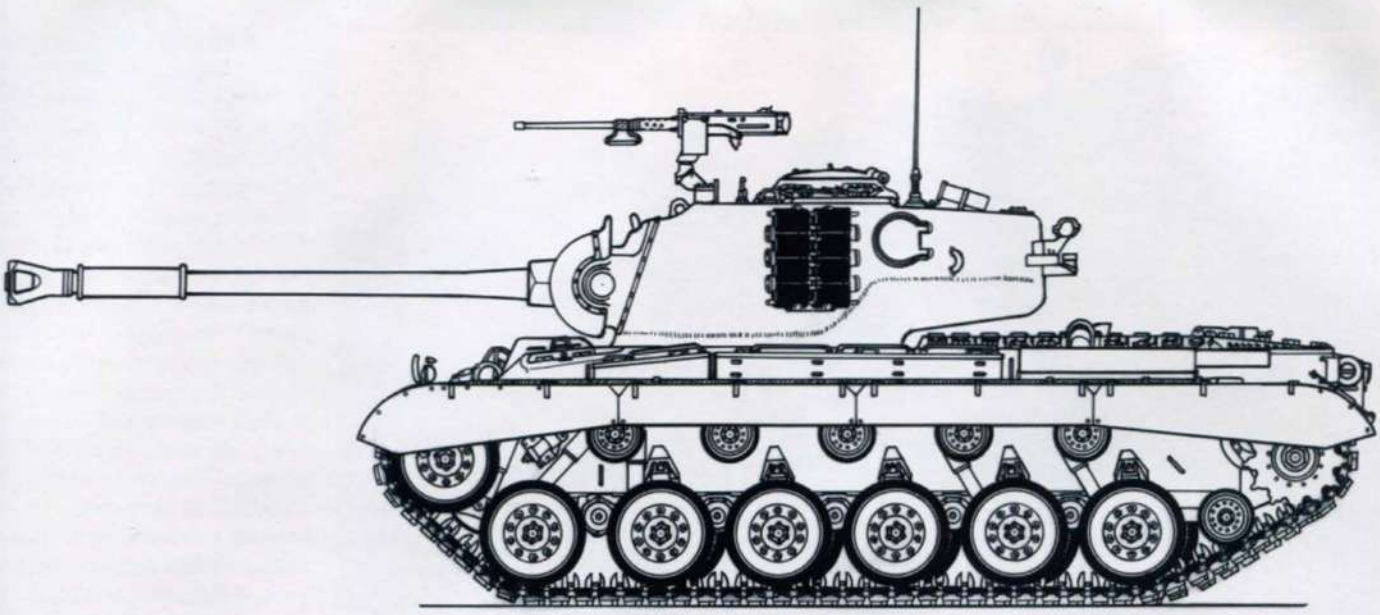
1/48

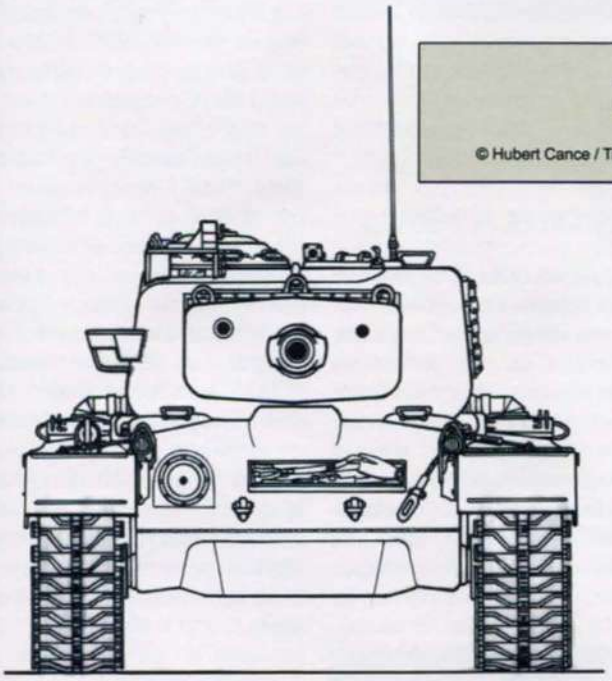
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008







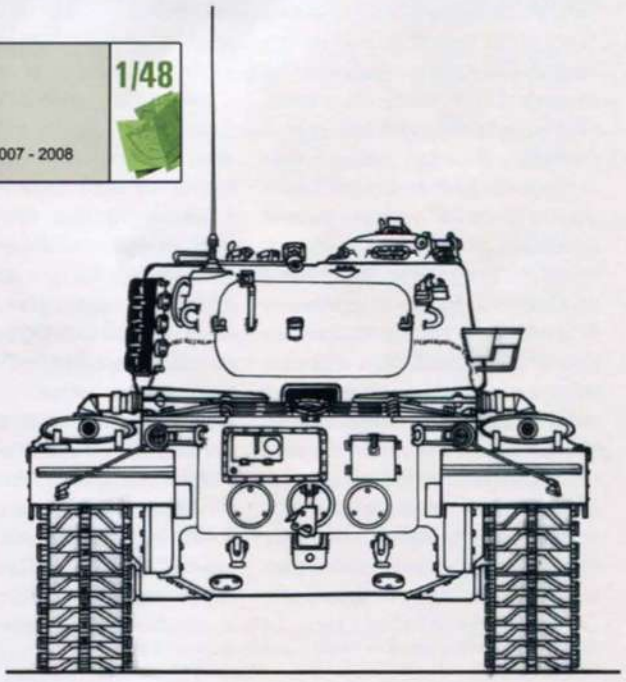


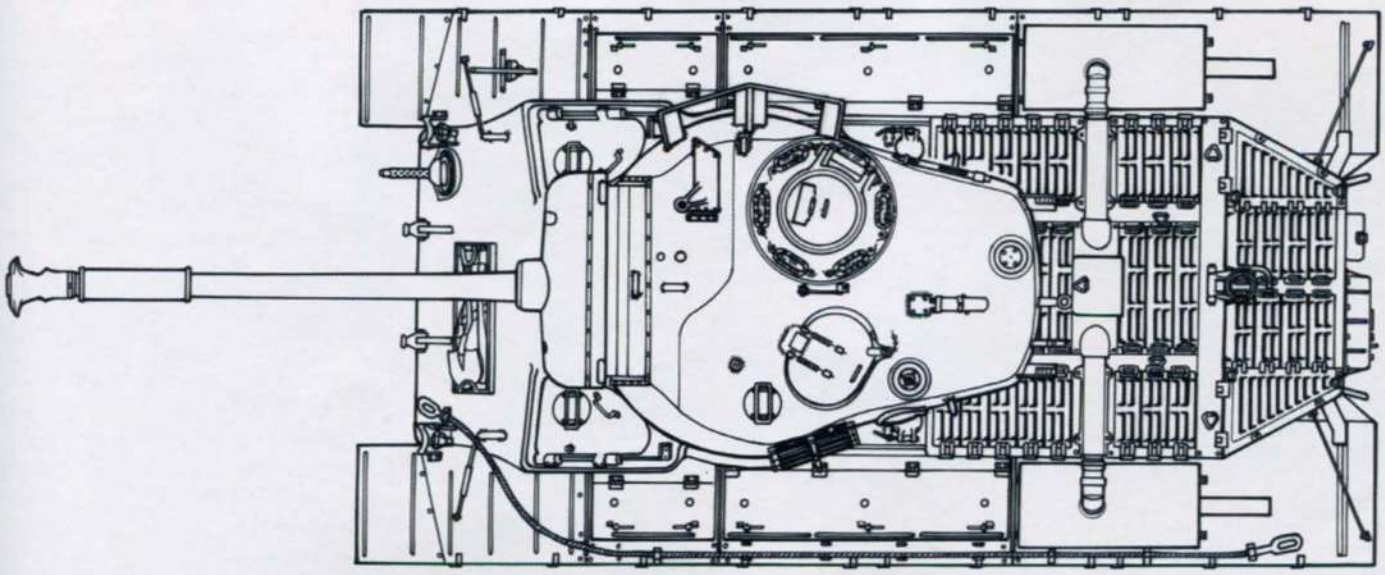


US M46

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008





▲ Après-guerre, le Pershing remplace progressivement le Sherman au sein des divisions blindées américaines stationnées en Europe. Considéré comme un char lourd à son entrée en service, il est reclassé comme char moyen dans les années 50.

Ces débuts se révéleront représentatifs et les bataillons de l'Armée comme des *Marines* garderont un ascendant sur leurs adversaires tout au long de cette campagne. À tel point d'ailleurs que les forces blindées nord-coréennes ne seront plus une réelle menace jusqu'à l'armistice de 1953. Cependant, l'effet sera négatif sur le Pershing en Corée. Si on l'avait préféré au Sherman pour sa protection et sa puissance de feu face aux blindés adverses, quand les combats tourneront à des offensives limitées basées sur des attaques d'infanterie largement appuyées par l'artillerie dans le terrain accidenté de la péninsule, le Sherman se révélera suffisant tout en étant plus agile et fiable dans ce relief difficile et sous ce climat rigoureux. La faiblesse mécanique du moteur du M26 – comme la gloutonnerie du moteur du M46 – et la nécessité d'un entretien plus délicat seront à l'origine d'une désaffection face au « bon vieux » Sherman, dont la réputation de fiabilité n'était plus à faire, même pour des chars produits presque dix ans plus tôt.

Le Pershing fut peu exporté car de meilleurs chars étaient dans les tuyaux (à commencer par le M47) et seules les Armées françaises, belges et italiennes en reçurent quelques dizaines d'exemplaires après-guerre au sein de l'OTAN. Pendant la guerre, seuls les Britanniques recevront six T26E3 en 1945 pour évaluation. Immatriculés T345709 à 714, au début de la tranche réservée aux 500 exemplaires initialement prévus (T345709 à T346208) avant que les Américains ne fassent savoir que les livraisons s'arrêteraient à 6 exemplaires, ils seront utilisés pour des essais pendant plusieurs années.

VARIANTES ET DÉRIVÉS

Aucun dérivé du M26 ne sera mis en production car son châssis n'est pas adapté avec un moteur « faiblard » et une autonomie limitée. Pourtant, des prototypes d'automoteurs pour pièces extra-lourdes seront testés, d'abord pour l'obusier de 203mm (le T84 sur châssis de T26E1 fortement remanié) puis pour le canon de 203mm (T93 ; deux construits) ainsi que son frère l'obusier de 240mm (T94 ; cinq produits).

▲ Les M26 ne sont guère à l'aise sur les terrains montagneux de la Corée. Le relief difficile ne facilite pas le déploiement de grandes unités blindées. Les Nord-Coréens sont dans le même cas de figure. L'année 1951 voit d'ailleurs les combats entre chars s'arrêter faute de combattants.

L'innovation la plus notable est le déplacement du bloc moteur au milieu du châssis, le barbotin étant désormais à l'avant. Le blindage est également réduit compte tenu de l'usage de ces pièces en seconde ligne. Pour les T93 et T94, une roue porteuse est ajoutée étant donné l'encombrement de la pièce. Mais même modifié, le châssis ne fait pas l'affaire. Un véhicule de soutien logistique est également conçu, le T31, mais sans lendemain. Le projet de dépanneuse (*ARV – Armored Recovery Vehicle)* T12 restera aussi sans suite.

Mais une variante sera produite – en quantité limitée – le M45 (issu du prototype T26E2 déjà cité) à obusier de 105mm. Les besoins étant déjà remplis avec le Sherman 105, le programme n'est pas prioritaire et le prototype n'est livré qu'en juillet 1945. Avec la fin de la guerre, on n'en commande que 185 et ceux-ci ne verront le combat qu'en Corée. La tourelle est mieux blindée car l'obusier étant moins long et lourd, on en profite pour porter le blindage du bouclier à 203mm et l'avant de tourelle à 127mm afin d'équilibrer la tourelle. Dans la gamme des bizarreries et autres machines spéciales, on peut aussi évoquer le M26 Jet Mine excavator, char démineur équipé d'un système de soufflerie surpuissante pour détruire les mines, ou bien encore le projet « Iroquois », un char lance-flammes qui ne sera jamais réellement mis au point.

Deux autres variantes doivent être citées même si elles ne seront pas produites en série cette fois. Le T26E5 est l'équivalent du M4A3E2 « Jumbo », le fameux Sherman au blindage renforcé. On en livre 27 à compter de juin 1945. Le blindage du glacis atteint 152mm et celui de tourelle 190mm. La fin de la guerre met fin au programme. Un défaut du bouclier du T26E3 est rectifié à cette occasion – arrondi, il dévie les obus qui ricochent vers le bas directement sur le toit de caisse moins épais (comme sur le Panther) – en utilisant un bouclier plus épais dans sa partie inférieure, en forme de menton en galoche si l'on veut.

Un peu moins de T26E4 seront livrés, 25 en 1945 ; c'est le T26E3 réarmé avec le 90mm à tube long T15E2 mais dans un montage amélioré par rapport au « Super-Pershing » puisqu'il n'y a plus besoin d'équilibreurs externes. La

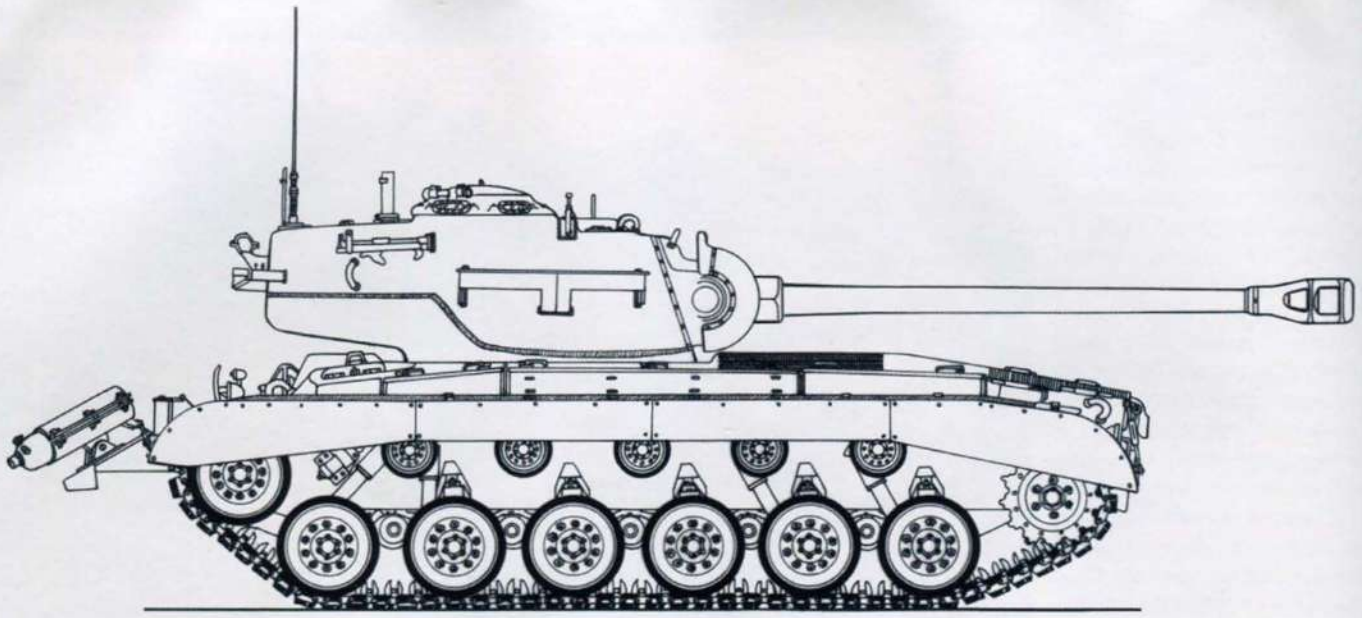
munition en deux pièces (obus et douille à charger séparément – et cela contrairement au canon T15E1 monté sur le Super-Pershing) est trop pénalisante en combat. Il n'y a plus de contrepoids externe toutefois au dos de la tourelle. La fin de la guerre met logiquement fin au programme, au départ fort ambitieux avec 1 000 exemplaires commandés. On reprend cependant les études, de 1947 à 1949 du fait de la menace du T-54 soviétique, avec le M26E1 équipé d'un nouveau modèle de canon long – le T54 cette fois – utilisant de nouveau un coup en une pièce. Mais comme l'on est entre-temps passé aux modèles améliorés M46 et rapidement M47, le programme est abandonné.

Le M26A1 est un modèle à peine amélioré car il reçoit simplement le canon de 90mm M3A1 (celui du M26 est le M3) avec un évacuateur de fumée. Celui-ci évacue automatiquement (du fait de sa conception) les vapeurs de combustion quand l'équipage ouvre la culasse pour y glisser l'obus suivant. Le frein de bouche est également raccourci.

Il doit en fait prendre place dans la chronologie après le M46 car il naît d'un programme de revalorisation du M26 enclenché avec le M46. Le M26A1 est si l'on veut un M46 qui n'aurait pas bénéficié de la nouvelle motorisation. Citer les M46 et M46A1 pourrait paraître hors sujet mais le fait qu'ils soient tous des conversions sur M26 oblige à les prendre en compte. La principale modification porte sur la motorisation, testée sur le M26E2, avec un moteur Continental AV-1790-3 et une transmission Allison CD-850-1 dite « Cross-drive » car elle remplace également la boîte de vitesses et est placée transversalement, ce qui libère beaucoup de place. On peut ainsi loger un groupe nettement plus puissant (810cv contre les 500 du Ford GAF). Le M46 a donc une plage moteur et un arrière remaniés, des silencieux d'échappement trouvant place sur les garde-boue, et bénéficie d'un rouleau maintenant la tension de la chenille placé entre la dernière roue et le barbotin. Le canon est là encore le M3A1 à évacuateur de fumée et frein de bouche raccourci. Le M46A1 bénéficie d'améliorations mécaniques invisibles extérieurement. Le char est initialement commandé à 800 exemplaires dans le budget 1949 (il reste alors 1 215 autres M26 en stock potentiellement modifiables) et le prototype commence ses essais en novembre 1949. De son côté le M46A1 est commandé à 360 exemplaires en avril 1951. Le programme du M46-M46A1 ne touchera pas tous les M26 survivants car beaucoup sont envoyés en Corée (où ils côtoieront le M46 – ce dernier recevant parfois un projecteur quand les Chinois se tournent vers des attaques nocturnes le long du 38e parallèle) ou sont transformés en M26A1 (ce qui est plus facile et donc moins coûteux). L'apparition du M47 (en gros un M46 avec une tourelle profilée et un système de pointage amélioré) porte le coup de grâce au programme de transformation car il a un bien meilleur potentiel ; il sera d'ailleurs largement livré aux alliés de l'OTAN. Mais le M47 sort du cadre de cet article puisqu'il s'agit d'une construction nouvelle. ■

▲ Des Pershing du *73rd Tank Battalion* font une pause avant d'embarquer pour la Corée. Le M26 est le seul blindé américain capable d'affronter les T-34/85 communistes.

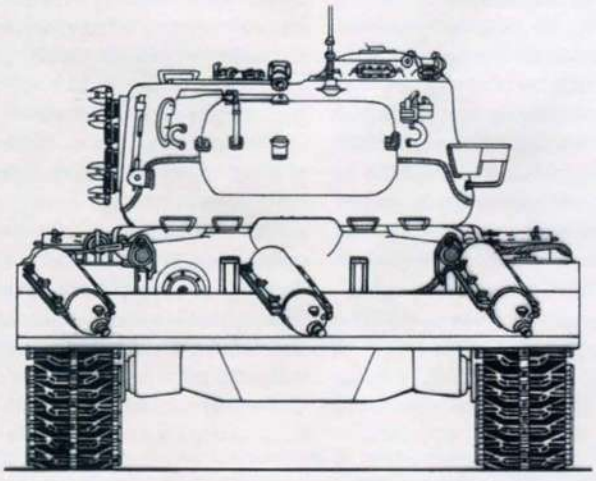
▼ Ces équipages de Pershing du *73rd Tank Battalion* patientent un instant avant de prendre place dans les navires qui vont les débarquer à Inchon. Le M26 surclassera régulièrement le T-34/85 lors des affrontements. L'explication tient plus dans le mauvais entraînement des équipages nord-coréens que dans une quelconque supériorité technologique du char américain.

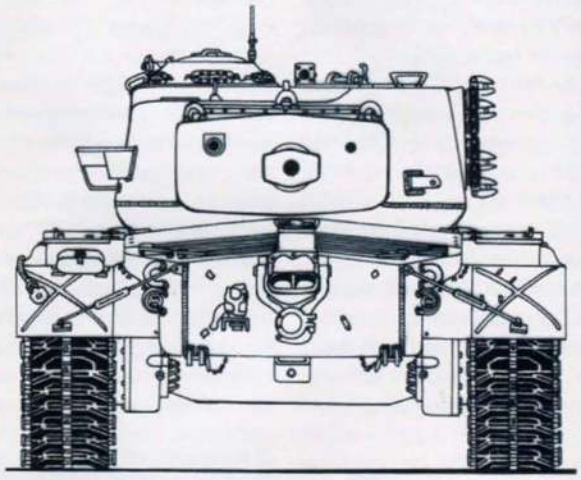


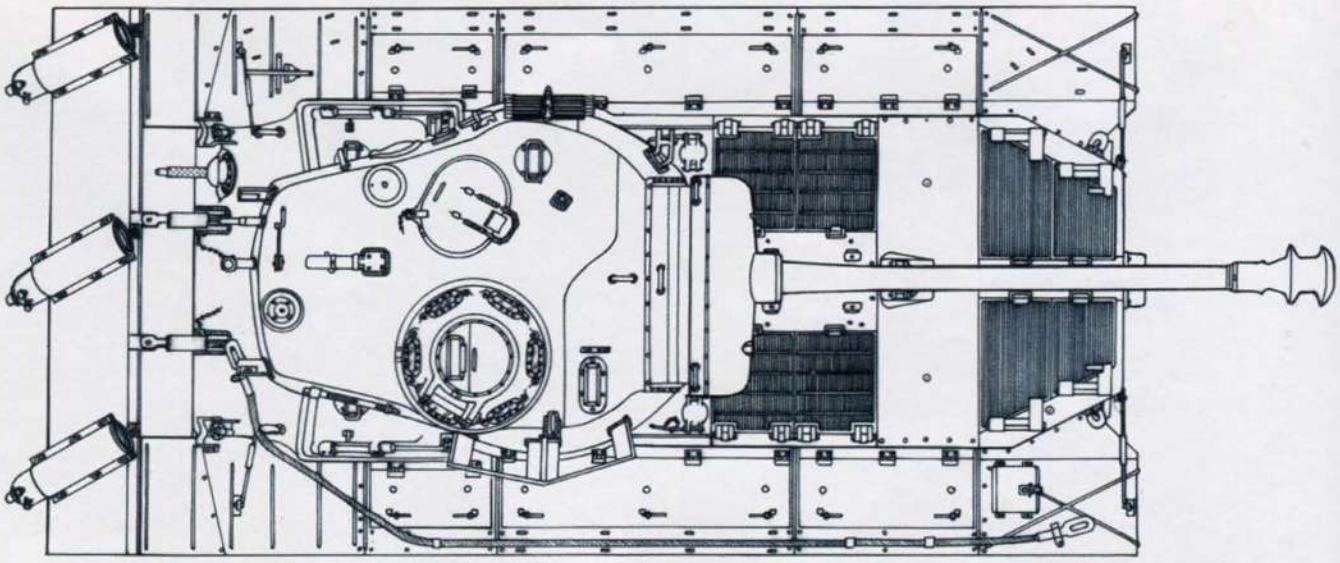
US M26 PERSHING DÉMINEUR (DÉBUT DE PRODUCTION)

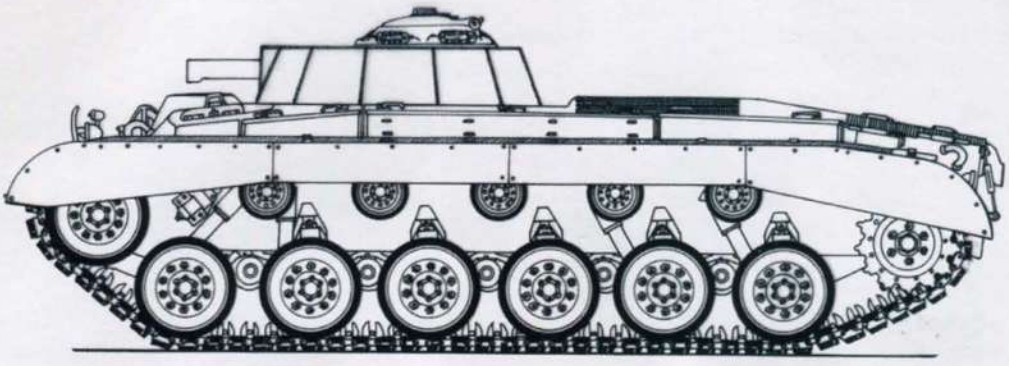
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008





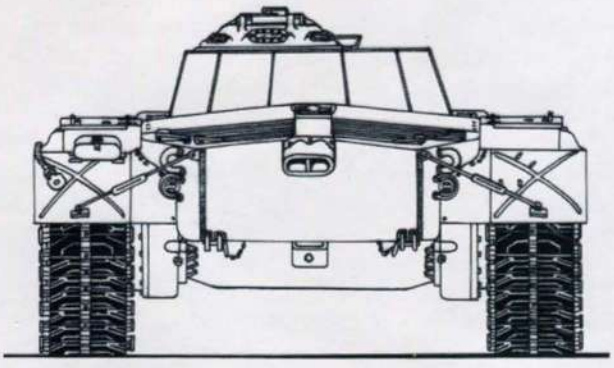


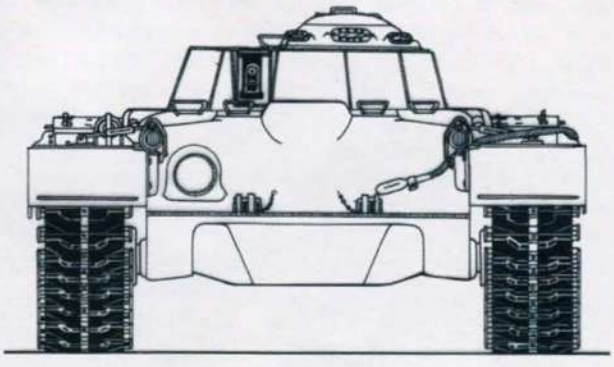


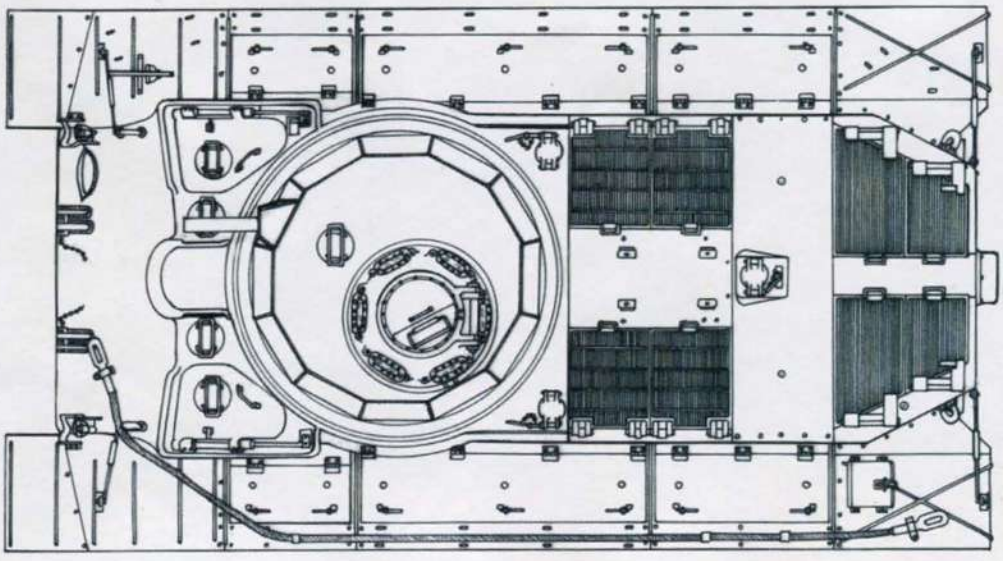
US T35 PERSHING LANCE-FLAMMES (Iroquois)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008







▼ Jagdtiger « Porsche ». Bien que moins sophistiquée que celle conçue par Henschel, sa suspension composée de huit galets de roulement se révèle à l'usage moins fiable.

La colorisation de cette image est une vue d'artiste se limitant à l'interprétation d'un cliché en noir et blanc. Celle-ci est à prendre avec les réserves d'usage !

JAGDTIGER

Le prédateur des steppes

Par Laurent Tirone

Fruit de l'expérience de la *Panzerwaffe* sur l'*Ostfront*, le *Panzerjäger Tiger Ausf. B (Sd.Kfz. 186)*, plus connu sous la désignation de Jagdtiger, est sans conteste le plus puissant et le mieux protégé des blindés assemblés en série dans les arsenaux du *III. Reich*. L'histoire militaire n'a pourtant retenu de ce chasseur de chars lourd que quelques stéréotypes essentiellement basés sur la puissance de son canon de *12,8cm* et sa fragilité mécanique. Aux vues de ses prestations, il est en effet légitime de se poser la question de son utilité. Le *Sd.Kfz. 186* est-il effectivement en adéquation avec les besoins de la *Wehrmacht* ou son concept n'est-il qu'un immense gaspillage de matières premières et de travail ? Retour dépassionné sur la genèse du plus puissant des fauves allemands.

UN *JAGDPANZER* ET UN *STURMGESCHÜTZ* POUR L'*OSFRONT*

Si l'entrée de la *Wehrmacht* sur les terres soviétiques est ponctuée de victoires, elle n'en reste pas moins un choc pour la *Panzerwaffe*. Jusqu'alors, les équipages des chars allemands avaient une confiance absolue voire aveugle en la qualité de leurs matériels. La courte campagne de France a certes mis en évidence les lacunes des *Panzer*, notamment dans le domaine de la puissance de feu et de la protection, mais il est parfois plus difficile de « digérer ses victoires que ses défaites »... Faute d'une remise en question suffisante, les *Panzerschützen* affrontent leurs homologues soviétiques avec des engins largement à la hauteur de la multitude de T-26 et autres BT-7, mais qui marquent le pas face aux T-34 et KV-1. Les *Panzerjäger* équipés de tubes de *4,7cm* montés sur des châssis de chars périmés ne sont pas plus efficaces pour percer le blindage incliné des chars soviétiques. Les tactiques allemandes permettent certes de faire la différence, mais pour combien de temps ? Lorsque, le 18 mai 1942, Hitler lance l'idée de produire un canon automoteur lourd capable d'assumer le rôle de chasseur de chars, il a déjà un bon aperçu de la situation de ses armées sur le front de l'Est. D'ailleurs, contrairement à une légende savamment entretenue par certains, le *Führer* ne prend pas seul les décisions quant aux futurs matériels devant équiper la *Wehrmacht*. S'il est souvent l'élément déclencheur, il s'appuie sur les rapports du *Heeres Waffenamt*.

La greffe de canons longs sur les *Panzer* moyens a permis de rééquilibrer en partie le rapport de forces avec l'Armée Rouge, mais les rumeurs concernant des blindés soviétiques encore mieux armés et protégés commencent à se répandre dans les états-majors. La nécessité de répondre à la menace se fait de plus en plus pressante. En l'état, il n'existe toutefois pas de châssis assez robuste pour emporter à la fois une pièce antichar à longue portée et une casemate bien protégée. Les immenses compartiments de terrain propres aux steppes ukrainiennes favorisent en effet les engagements à des distances supérieures à un voire deux kilomètres. Les ingénieurs allemands ont bien fait une tentative avec le *Panzerselbstfahrlafette V*, plus connu sous le nom de « *Sturer Emil* ». Simple casemate ouverte montée sur un châssis expérimental *Versuchskraftfahrzeug 30.01*, ce chasseur de chars armé d'un tube de *12,8cm* a démontré sa capacité à pulvériser des T-34 à des distances de 4 500 mètres. Le manque de protection et le mauvais équilibre général des deux engins construits ont toutefois fortement limité leurs capacités opérationnelles. En 1942, il n'existe tout simplement pas de châssis assez robuste pour emporter une arme de gros calibre. D'autant que Hitler n'envisage pas de concevoir un véhicule trop spécialisé. Les *Sturmgeschütze III* ont démontré leur potentiel militaire en tant que canon d'assaut, mais aussi comme tueurs de chars. Le futur véhicule doit ainsi cumuler ces deux fonctions qui peuvent sembler antinomiques : appuyer l'infanterie à courte distance ou les chars moyens allemands face à d'éventuels retranchements de l'Armée Rouge et prendre à partie les machines soviétiques présentes et à venir. Pour l'instant, faute de châssis disponibles, le projet est mis de côté. La mise en service de chars lourds de dernière génération va relancer les études de ce blindé hors-normes.

LA GENÈSE POLITIQUE D'UN GRAND FAUVE

Le 21 février 1943, lors d'une réunion relative aux questions d'armement, Adolf Hitler et Albert Speer élaborent le programme industriel du futur chasseur de chars lourd qui doit équiper la *Wehrmacht*. En plus de cette fonction spécifique, il est prévu de faire jouer à ce blindé le rôle de *Sturmgeschütz* lourd. Un canon d'assaut capable de braver les défenses antichars adverses. Il n'est évidemment pas question de créer un engin de toutes pièces et, comme ses frères d'armes, le *Jagdpanzer VI* reprend le châssis d'un blindé à tourelle, en l'occurrence le *Panzerkampfwagen VI Ausf. B*.

▲ Le « 331 » est entreposé dans un cimetière de blindés allemands après sa capture par les troupes américaines. Cet engin est semble t-il celui qui se trouve exposé au Musée des blindés à Aberdeen, dans le Maryland, aux États-Unis. US NARA

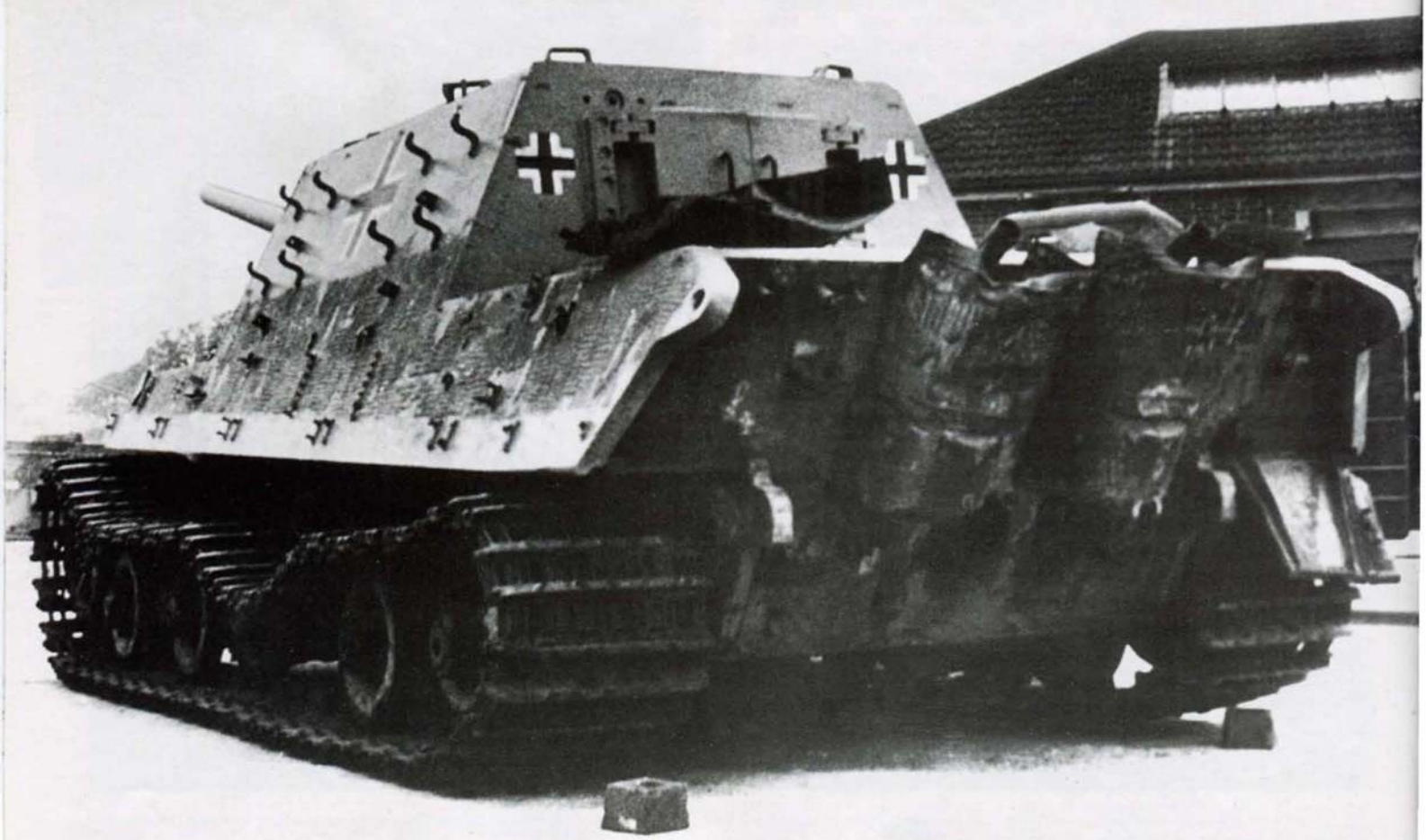
Une fois le choix de l'armement principal arrêté sur le *12,8cm Pak 44 L/55*, reste à fixer les caractéristiques du futur engin. Une maquette en bois est présentée à Hitler en octobre 1943. De plus en plus séduit par le projet, le *Führer* envisage la sortie des premiers engins des chaînes de production dès le mois de février 1944. Les deux firmes « vedettes » des projets de blindés lourds que sont Henschel et Porsche sont mises en concurrence par Berlin qui souhaite que la mise au point de la machine soit accélérée. Même si la conception de l'engin ne doit rien au hasard ni à un quelconque caprice du *Führer*, il ne fait aucun doute que le projet revêt aux yeux de Hitler une importance fondamentale. Difficile de savoir s'il s'agit dans le cas présent de fabriquer une arme nouvelle destinée à retourner la situation sur le champ de bataille ou d'un véhicule « phare » capable de devenir un symbole fort comme le Tiger en son temps. La vérité se situe sans doute entre ces deux considérations.

La compétition tourne à l'avantage de l'engin conçu par Henschel, jugé plus fiable que la proposition de Porsche. Sa mise au point est toutefois laborieuse et le programme commence à prendre du retard par rapport au calendrier initial. La présentation du prototype a lieu le 20 avril 1944, le jour de l'anniversaire du *Führer*. Là encore, la symbolique des dates joue à plein. Une première commande portant sur 150 engins est aussitôt lancée. Plusieurs firmes allemandes sont engagées dans la construction de ce blindé hors-normes. Les aciéries Oberdonau se chargent de la caisse tandis que l'assemblage final (suspension, motorisation, système d'armement...) est finalisé par Steyr – Daimler – Puch AG aux usines Nibelungenwerke.

Avec une production mensuelle de cinquante unités, l'optimisme est de rigueur dans les hautes sphères allemandes car le manque de matières premières et les campagnes de bombardements alliées gênent considérablement la production. L'usine Oberdonau de Linz qui assemble les blindages est ainsi la cible des avions alliés. La destruction d'une partie des infrastructures industrielles provoque des retards de livraison de plusieurs semaines. Comme souvent, les carnets de commandes sont sans réel rapport avec les réalités industrielles. L'année 1944 n'est effectivement pas propice à la fabrication d'un véhicule aussi onéreux, mais là encore, Hitler va s'impliquer en ordonnant la poursuite de sa mise en chantier envers et contre tout. Conformément à son habitude, le *Führer* en profite pour rebaptiser le *Jagdpanzer VI Ausf. B* en Jagdtiger. Le prototype définitif est terminé en avril 1944. La production en série du Jagdtiger, qui prend la désignation officielle de *Sd.Kfz. 186*, commence en juillet avec la livraison des trois premières machines. Après avoir été testés à Dollersheim, en Autriche, les engins prennent progressivement le chemin des unités combattantes. Les bombardements et l'avance des troupes alliées qui envahissent tous les centres de production ralentissent considérablement les cadences de production qui n'atteindront jamais les 50 exemplaires mensuels. Fin de guerre aidant, le nombre total de Jagdtiger assemblés reste sujet à caution. Le chiffre se situe sans doute entre 70 à 80 unités produites. Certaines sources précisent que 85 exemplaires auraient été construits, ventilés entre 74 modèles Henschel et 11 Porsche.

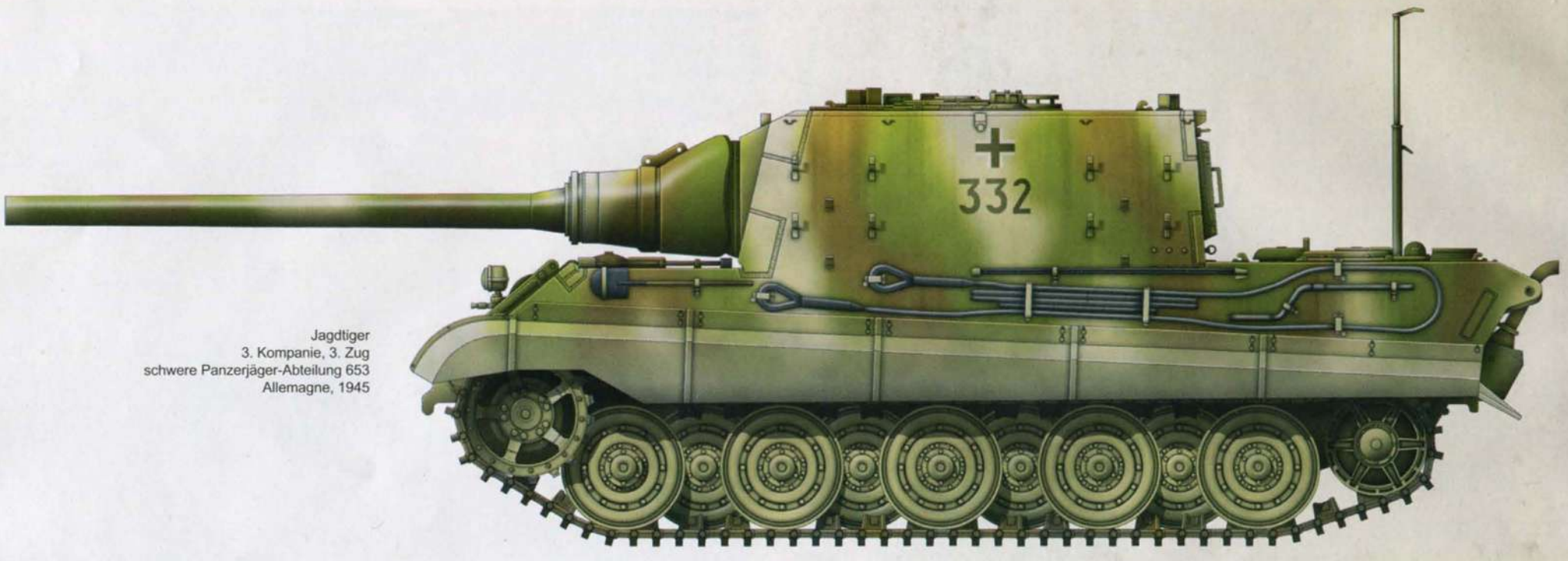
UNE MISE AU POINT LABORIEUSE

Avec un poids supérieur à 70 tonnes, la question des suspensions acquiert une importance fondamentale. Le bureau d'études Porsche élabore un train de roulement à huit galets dérivé de celui équipant ses précédents prototypes. Mais la fiabilité de cette suspension à barres de torsion longitudinales n'est pas vraiment au rendez-vous. Malgré d'indéniables avantages en termes de coût et de simplicité de fabrication, le projet de Porsche est écarté. Paradoxalement, le système Henschel à neuf galets et à barres de torsion transversales se révèle certes plus complexe et coûteux à produire, mais plus fiable ! Sûr de son fait, le *Doktor* a malheureusement déjà lancé la production de plusieurs châssis.



▲ Train de roulement passablement endommagé, ce Jagdtiger aura bien du mal à faire quelques mètres supplémentaires. Le moindre problème de mobilité rend le chasseur de char extrêmement vulnérable à une attaque de flanc, obligeant son équipage à l'abandonner et, s'il a le temps, à le saborder. DR

▲ et ▼ Abandonné dans le village de Netphen, près de Siegen, par son équipage suite à une panne mécanique, ce Jagdtiger appartenant à la *schwere Panzerjäger-Abteilung 512* fait l'objet de toutes les attentions de la part des photographes américains. Les rapports de combats de l'*US Army* font mention de tirs réussis de *Jagdpanzer VI* sur des Sherman à des distances de 4 000 mètres. On comprend mieux la prudence des tankistes alliés en cas de rencontre avec une telle machinerie. US NARA



Jagdtiger
3. Kompanie, 3. Zug
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Allemagne, 1945

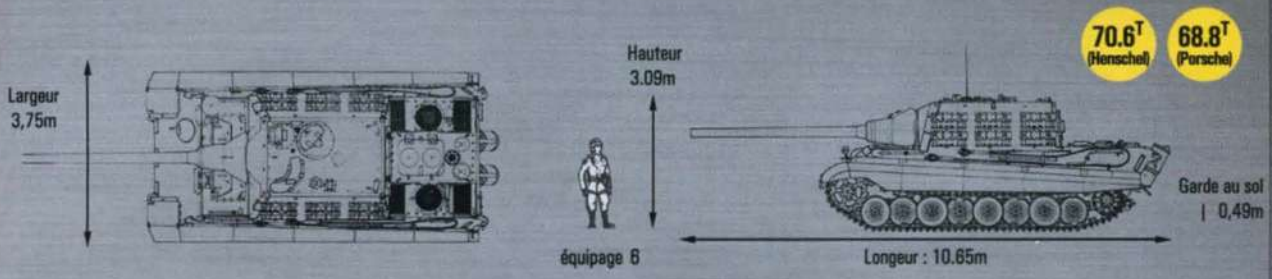
Jagdtiger
schwere Panzerjäger-Abteilung 501
Autriche, mai 1945

Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008

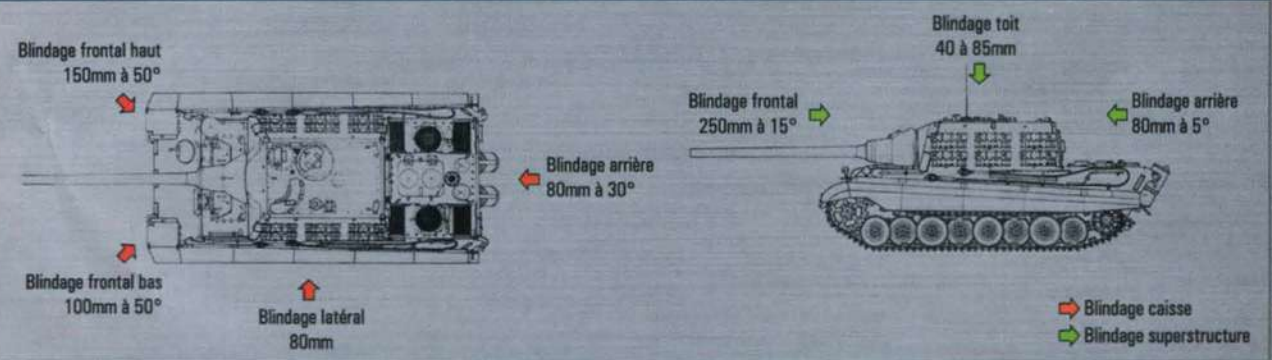
Sd. Kfz. 186

Chasseur de chars lourd
CONSTRUCTEUR :
Nibelungenwerke
NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS :
77 de Juillet 1944 à Mars 1945

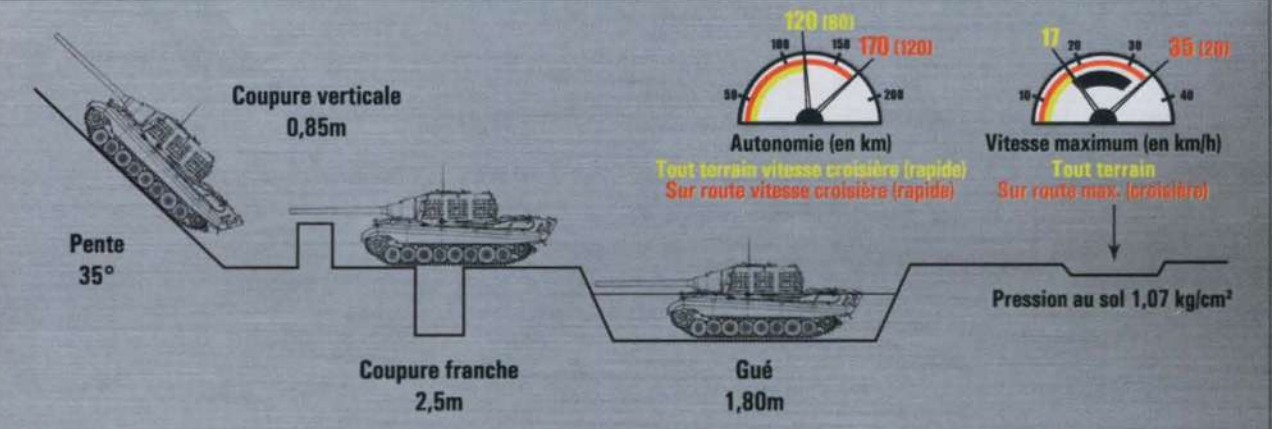
Morphologie



Protection


Blindage frontal haut 150mm à 50°
Blindage arrière 80mm à 30°
Blindage frontal bas 100mm à 50°
Blindage latéral 80mm
Blindage toit 40 à 85mm
Blindage frontal 250mm à 15°
Blindage arrière 80mm à 5°
Blindage caisse
Blindage superstructure

Mobilité



Armement

Armement principal	**12,8cm Pak 44 L/55**
Approvisionnement	**38-40 coups**
Armement secondaire	**2 MG 34 de 7,92 mm**
Approvisionnement	**2925/3300 projectiles**

Motorisation

Moteur	**Maybach HL 230 P 30**
Nombre de cylindres	**12 cylindres en V essence**
Puissance	**700 à 3000 tours/minutes**
Refroidissement	**Eau**
Contenance réservoir	**865 litres**

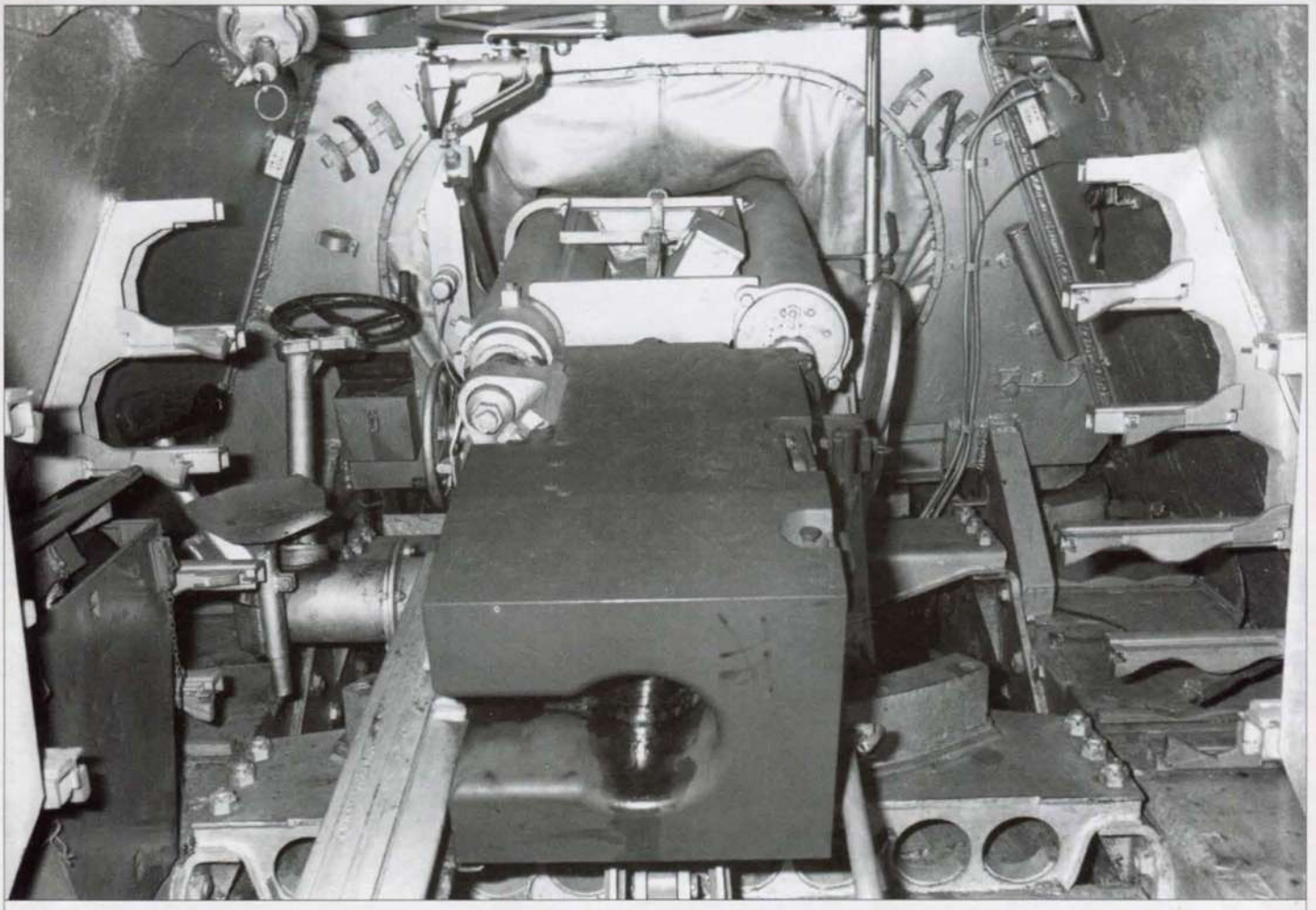
FICHE TECHNIQUE

Les premiers modèles, le chiffre de onze est généralement admis, mais il est parfois cité une trentaine de machines..., adoptent donc la suspension « Porsche ». Ceci n'est que temporaire, le temps que les suspensions Henschel plus longues à produire soient disponibles à la fois pour le chasseur de chars et le Tiger II. L'intégration d'une casemate aussi imposante et d'un canon présentant un important porte-à-faux n'est pas sans poser quelques soucis techniques, notamment sur le modèle équipé des suspensions Porsche qui ont un profil différent de celles fabriquées par Henschel. Les informations restent toutefois parcellaires concernant les modifications techniques apportées au châssis. Pour améliorer la répartition du poids, la casemate aurait été rallongée de 20 centimètres pour reposer sur la caisse qui elle-même aurait été allongée de quelques 40 centimètres. Le châssis Porsche intègre d'ailleurs huit bogies pour son train de roulement contre neuf pour celui de Henschel qui au passage prend 26 centimètres supplémentaires.

POURQUOI UN CANON DE 12,8CM ?

La question de l'armement principal est bien moins simple qu'il n'y parait. Les arsenaux du *Reich* regorgent de canons en tous genres dont certains affichent des performances balistiques remarquables comme le fameux *8,8cm*. Les ingénieurs doivent néanmoins répondre à deux problématiques : la lutte antichar qui nécessite un projectile perforant à haute vitesse initiale et la destruction de points fortifiés qui demande un obus à fort pouvoir explosif. À cela s'ajoute la disponibilité de la pièce. En 1943, les usines allemandes commencent à travailler à plein régime mais elles ne parviennent toujours pas à satisfaire l'ensemble des besoins de la *Wehrmacht*. L'idée de piocher dans les stocks de canons capturés lors des différentes campagnes est alors évoquée. L'obusier-canon russe de 152,4mm modèle 1937 et le canon de 155mm GBT-T 419 français sont un moment envisagés, mais au-delà des inévitables problèmes logistiques concernant leurs munitions, leurs tailles représentent un frein à leur installation dans une casemate blindée. D'autant qu'aussi puissants que soient leurs projectiles explosifs, ces armes n'affichent que de très faibles performances en termes de perforation. Une fois les tubes d'origines étrangères écartés, les autorités allemandes se tournent vers leur propre production. Le *8,8 cm KwK 43* de 71 calibres est sans conteste possible la meilleure pièce disponible dans le cadre de la lutte antichar. Avec des vitesses initiales variant de 1 000 à 1 130m/s selon le type de munitions utilisées, il peut perforer jusqu'à 193mm de blindage à 1 000 mètres sous une incidence de 30° et encore 171mm à 1 500 mètres avec des obus à âme en tungstène. Imparable, certes, mais son projectile explosif est jugé trop faible pour réduire au silence les fortifications adverses. Conçu en 1943, le *Jagdpanzer VI* n'a pas abandonné sa vocation offensive comme il l'a tant été écrit ici ou là. Lorsque les grandes lignes de l'engin sont tracées, la bataille de Koursk ne s'est pas encore déroulée. L'Armée allemande n'a pas encore perdu l'initiative stratégique et rêve toujours d'imposer son rythme. Le choix final se porte en définitive sur un tube de *12,8cm* dérivé d'un canon de *Flak* lourde.

Référencé *Pak 44 L/55,* cette pièce usinée par les industries Krupp réussit à combiner des performances antichars respectables et un obus au fort pouvoir destructeur. Avec une vitesse initiale de 920m/s, sa munition à âme en tungstène, désignée *Panzergranate 40/43*, perfore 148mm de blindage sous une incidence de 30° à 2 kilomètres. Largement de quoi réduire en miettes tous les chars soviétiques connus en 1943. La cuirasse frontale d'un KV-1 surblindé, alors son adversaire désigné, épaisse de 120mm ne peut en effet résister à une telle puissance de feu. Le système de visée WZF 2/1 lui autorise une portée théorique allant jusqu'à 4 000 mètres. De plus, son obus

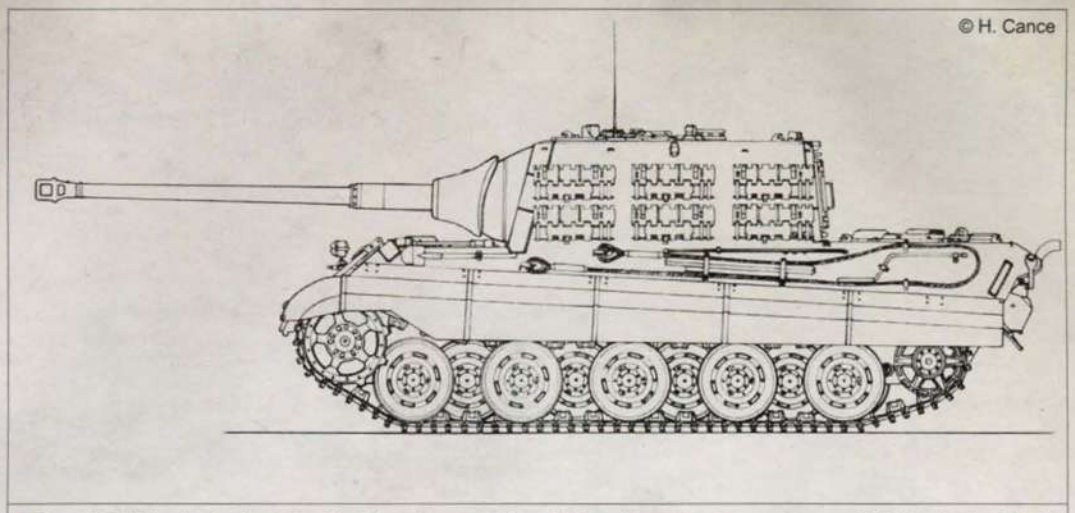


▲ Gros plan sur la volumineuse culasse du *Pak 44*. Malgré son important recul, le tube se passe de frein de bouche. La casemate et la masse de l'engin se chargent d'absorber une bonne partie de la force dégagée par le tir d'un obus de *12,8cm*. Bovington Tank Museum

explosif *SprG L/50* d'un poids de 48 kilogrammes lui permet d'engager tous les points d'appui qui viendraient à se trouver sur sa trajectoire. Le *Pak 44* peut même jouer le rôle de canon automoteur d'artillerie grâce à sa portée supérieure à 22 kilomètres en tir indirect. Limitée à seulement 15°, sa capacité de pointage en élévation positive ne lui permet toutefois pas de tenir ce rôle avec le maximum d'efficacité. En tir direct, l'équipage peut compter placer son obus explosif sur une cible placée à 8 kilomètres. La dualité de cette arme lui permet de jouer en fonction des circonstances son rôle de chasseur de chars lourds ou celui de canon automoteur. Les futurs développements prévus sur le Jagdtiger confirment ce double rôle. Il peut en effet paraître antinomique de vouloir greffer un lance-flammes d'une portée n'excédant pas la centaine de mètres sur un chasseur de chars capable de détruire ses adversaires à des distances supérieures à 3 000 mètres et un canon de *12,8cm* de 66 calibres pour encore renforcer cette capacité. Loin d'être des élucubrations, ces modifications tendent à renforcer son potentiel dans tous les compartiments de combats. Le lance-flammes est en effet destiné à réduire les fortifications et autres bunkers conformément à sa spécification de canon d'assaut lourd. Le canon long de *12,8cm* répond pour sa part à la mise en service en 1944 des IS-2 et autres ISU-152.

Le *Pak 44* n'en n'est pas pour autant l'arme parfaite. D'une part, sa culasse est si volumineuse qu'elle impose son installation dans une casemate de grande taille. D'autre part, ses munitions sont d'un gabarit conséquent. Avec des poids variant de 26,4 à 28,3 kilos selon la nature du projectile, leur maniement est particulièrement pénible. Pour faciliter la manutention et le stockage, les obus sont d'ailleurs séparés en deux parties. La présence de deux chargeurs est indispensable pour conserver une cadence de tirs acceptable. Les deux hommes doivent ainsi « enfourner » dans la culasse l'ogive puis la gargousse. Mais même avec un servant supplémentaire, la rapidité du tir ne peut rivaliser avec les 10 à 15 coups/minutes d'un canon de *8,8cm* qui présente des munitions encartouchées. La taille des obus limite aussi l'emport de munitions de *12,8cm* embarquées dans la casemate à une quarantaine de coups. Ce qui peut sembler peu dans l'absolu, mais la puissance d'arrêt des perforants est suffisante pour que le tireur n'ait pas à doubler son tir. Des tests réalisés par l'Armée américaine démontrent que le *12,8cm* est capable de percer le blindage frontal d'un Pershing à 2 100 mètres de distance. À cette portée, le 90mm manufacturé dans les usines d'Outre-Atlantique ne peut « qu'érafler » la cuirasse frontale du mastodonte germanique.

Si contre des objectifs fixes la lenteur de son tir n'est pas trop préjudiciable, il n'en va pas de même face à des cibles mobiles et surtout capables de se défendre. Bien souvent, la seule chance de survie d'un chasseur de chars réside dans sa capacité à détruire son adversaire avant que celui-ci ne puisse le tourner, profitant des limitations tactiques imposées par une casemate fixe. Si la cible vient à sortir du champ de tir limité à un débattement de 10° de droite à gauche, le chef de char doit ordonner à son pilote de repositionner l'engin pour le remettre dans l'axe de l'objectif. Le pilote peut alors changer de position en choisissant un nouvel emplacement de tir ou faire riper sa machine sur ses chenilles pour suivre les évolutions de son adversaire.



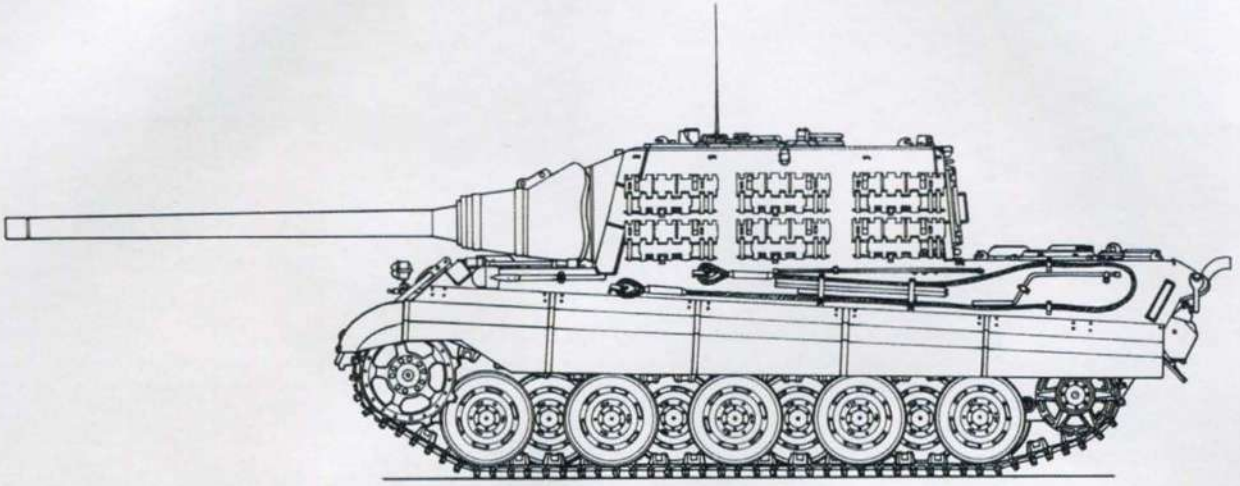
▲ En avril 1945, les bombardements alliés finissent par porter leurs fruits en interrompant momentanément la fabrication des Pak 44. Pour ne pas grever la production déjà lente du Jagdtiger, les ingénieurs allemands greffent sur l'imposante casemate le 8,8cm Pak 43/3 du Jagdpanther. La commande porte semble t-il sur vingt à trente Panzerjäger Tiger für 8,8cm Pak 43 (Sf) ou Sd.Kfz. 185. Mais les vicissitudes de la guerre aidant, de un à quatre exemplaires seulement verront le jour.

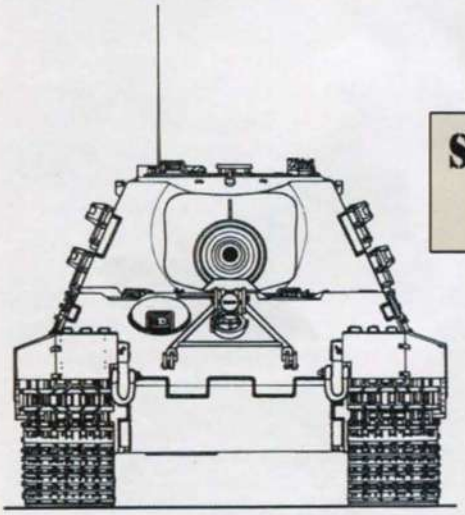
12,8cm VERSUS 8,8cm

Armement	*8,8cm KwK 43 L/71*	*12,8cm Pak 44 L/55*
Perforation Pour un impact à	Obus perforant 30°	Obus perforant 30°
100 mètres	203 mm	189 mm
500 mètres	185 mm	166 mm
1000 mètres	165 mm	143 mm
1500 mètres	148 mm	127 mm
2000 mètres	132 mm	117 mm
Poids du projectile	10.2 kg	26.4 kg
Vitesse initiale	1000m/s	860m/s

Chiffres de performances balistiques à l'appui, le *8,8cm KwK 43 L/71* se révèle supérieur au *12,8cm Pak 44 L/55*. En action, la pièce de gros calibre n'est évidemment pas dépassée par le tube de *8,8cm* et aucun blindé existant en 1944 n'est capable de lui résister. Le *KwK 43* est tout simplement plus performant, notamment grâce à la vitesse initiale de ses obus plus élevée. Dans le registre antichar, le *Pak 44* reste toutefois une arme à la puissance d'arrêt remarquable. Sous une incidence nulle, son projectile à haute vitesse initiale (920m/s) est capable de perforer 190mm de blindage acier à 3 000 mètres de distance. Mais c'est surtout dans son rôle de canon automoteur que le *12,8cm* prend sa revanche grâce au poids de son projectile explosif. Avec seulement 9,4 kilogrammes, le *Sprg.Gr. 43* de *8,8cm* ne peut rivaliser avec les presque 50 kilos de son équivalent en *12,8cm*. Le plus gros calibre est aussi capable d'expédier son obus à une distance de 22 410 mètres contre seulement 15 510 mètres pour le plus petit.

Les deux canons ont dans leur dotation des projectiles référencés *Panzergranate 40/43*. Plus efficaces grâce à leur âme en carbure de tungstène, ces obus ne sont que rarement employés. D'une part la pénurie de matières premières rend leur disponibilité aléatoire et, d'autre part, à longue distance, leur dispersion plus importante affecte leur précision. Avec ces munitions, les deux armes conservent leur différentiel de performances.

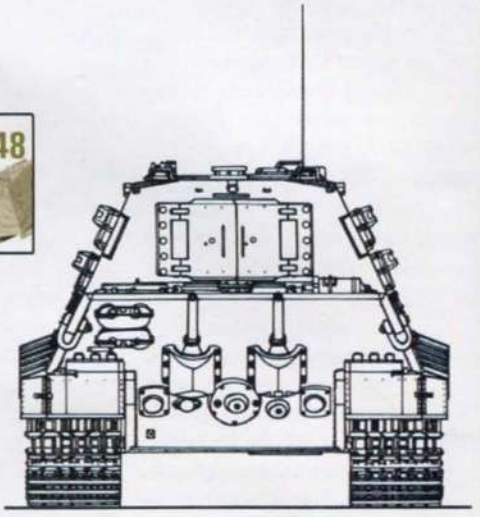


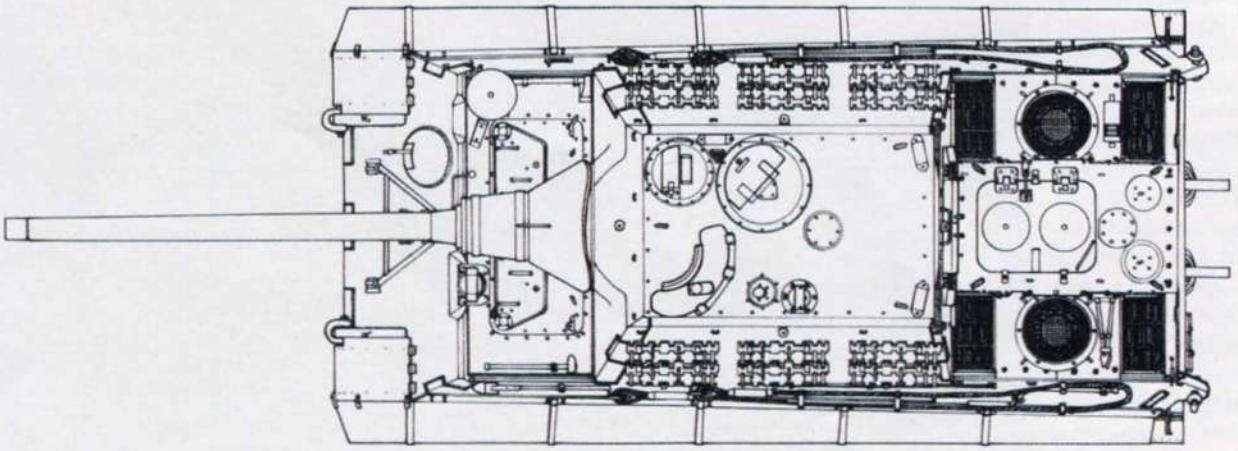


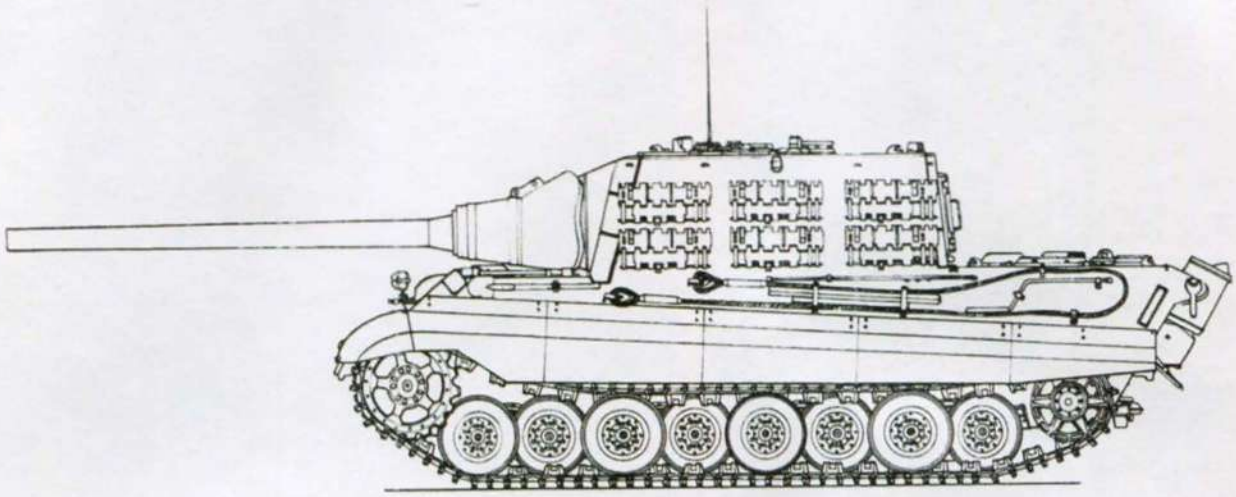
SDKFZ.186 "JAGDTIGER" (02/1945)

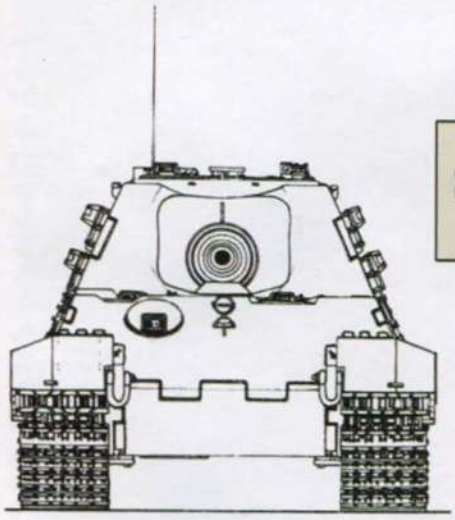
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008





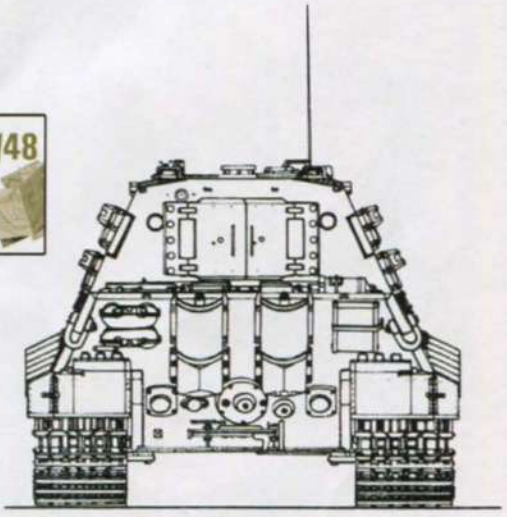


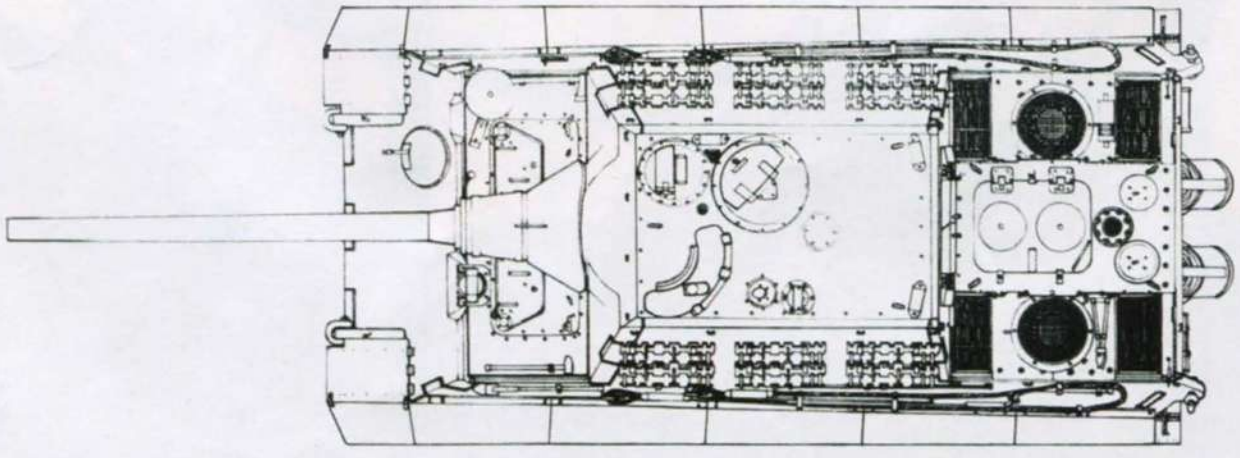


SDKFZ.186 "JAGDTIGER"

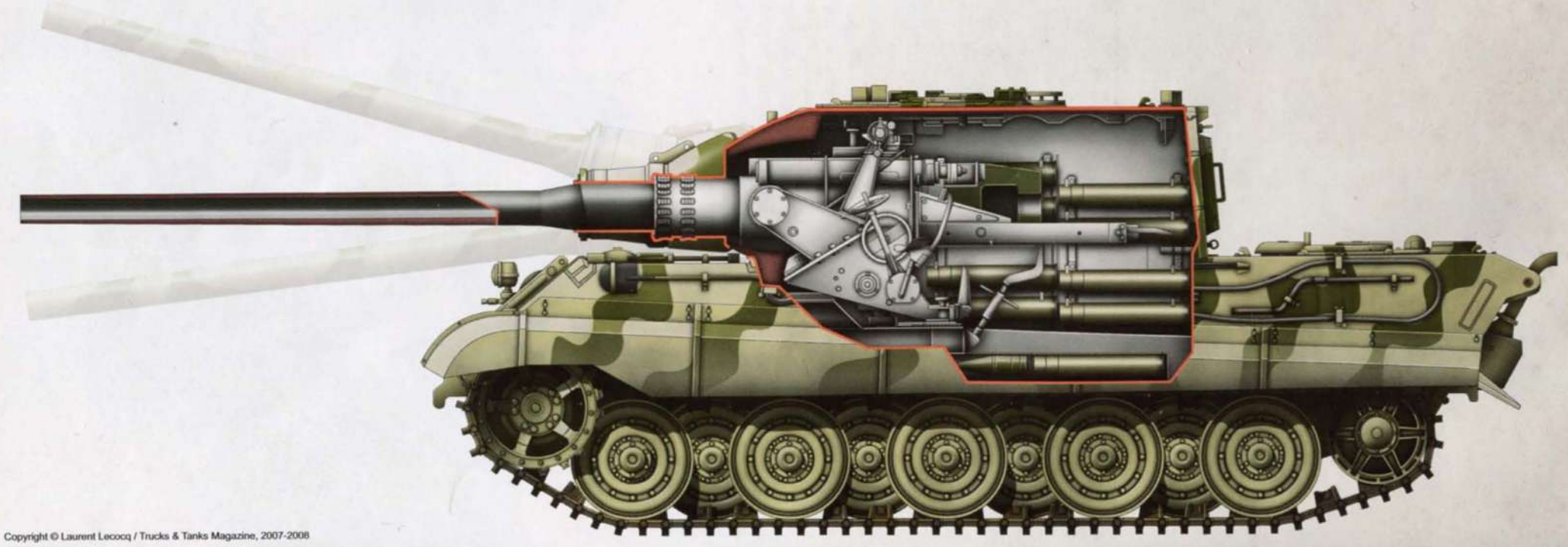
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008





Jagdtiger
3. Kompanie, 3. Zug
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Allemagne, 1945
(Profil incertain)



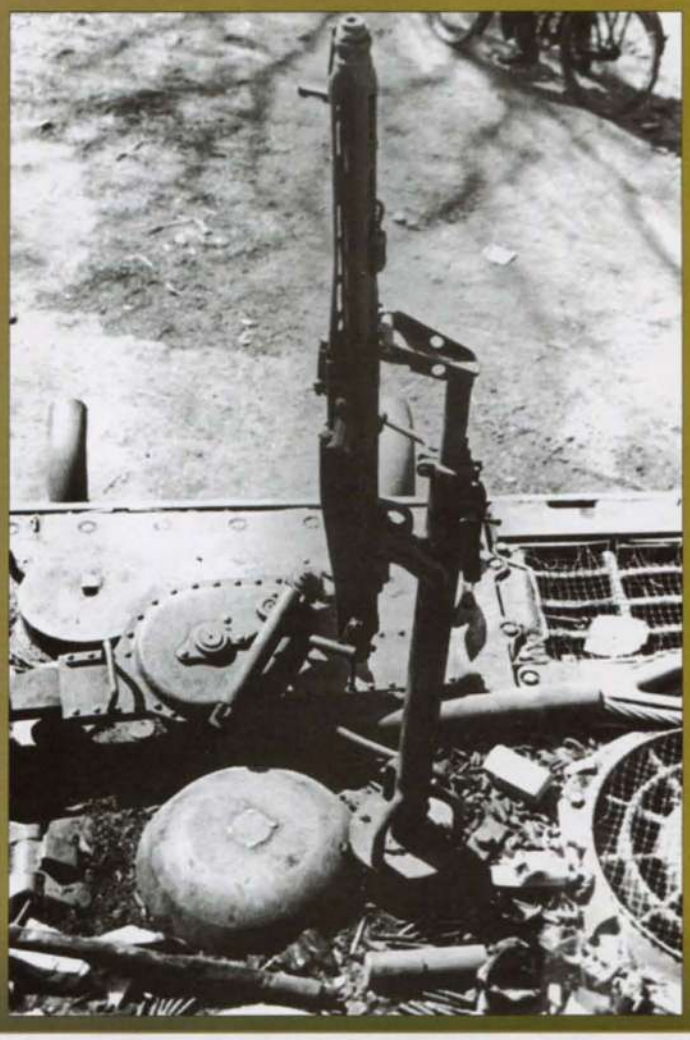
Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008

Des manœuvres qui ne facilitent pas l'acquisition des cibles tout en fatigant exagérément le train de roulement et la transmission. Lors d'affrontement dans les plaines de Russie, ce handicap n'est que mesuré car les distances d'engagement permettent au Jagdtiger de suivre ses proies à de très longues distances. Mais sur le front de l'Ouest, les combats à courte portée obligent à d'incessants repositionnements qui usent prématurément des organes mécaniques déjà bien sollicités par la masse de l'engin.

LA VICTOIRE DU BOUCLIER SUR L'ÉPÉE ?

La casemate fermée du Jagdtiger cumule les superlatifs. Les ingénieurs allemands n'ont de toute façon pas le choix. La course entre la cuirasse et le projectile s'accélère durant la Seconde Guerre mondiale. Les canons antichars ainsi que les munitions à charge creuse ont ainsi fait des progrès gigantesques. La seule solution pour espérer y résister consiste à augmenter sans vergogne l'épaisseur des blindages. Les dimensions conséquentes de l'armement principal imposent aussi de concevoir une casemate volumineuse donc lourde. Pour permettre au *Jagdtiger* de s'approcher au plus près des fortifications ennemies et de survivre aux duels avec d'autres blindés, la superstructure atteint la valeur record de 250mm d'épaisseur dans sa partie frontale et 150mm pour la caisse. En outre, elle est encore renforcée par la présence d'un imposant *Saukopf* qui protège la base du tube (groin de cochon, le surnom donné au masque du canon). De plus, les épaisses plaques de blindage, montées avec une tolérance de 5%, s'emboîtent entre elles, renforçant d'autant la structure de la casemate qui présente ainsi moins de soudures et donc moins de points faibles. Une telle cuirasse le met à l'abri de tous les canons soviétiques.

L'armement secondaire du Jagdtiger se compose d'une mitrailleuse *Maschinengewehr 34* de 7,92mm montée sur rotule en position frontale. Le radio fait alors office de tireur. Sur le Jagdtiger Henschel, une MG 42 est prévue pour assurer la défense antiaérienne de l'engin. Sa position pour le moins exposée sur la plage arrière ne facilite pas son emploi contre les redoutables « *Jabos* ». Un support est prévu à cet effet sur la plage arrière pour sa mise en batterie. Par contre, sa cadence de tir terrifiante, plus de 1 500 coups / minute théorique, en fait aussi une alliée de poids face à l'infanterie adverse. Encore faut-il qu'un courageux membre d'équipage veuille bien sortir sous le feu ennemi... La dotation en munitions pour les mitrailleuses se situe aux alentours des 3 300 coups. Pour renforcer la protection rapprochée du *Sd.Kfz. 186*, une *Nahverteidigungswaffe* est installée au travers de la trappe de toit. Capable de pivoter sur 360°, ce lance-grenades de 90mm lance des projectiles fumigènes ou explosifs. Mais sa faible précision peut tout aussi bien le rendre dangereux pour l'infanterie d'accompagnement que pour les éventuels assaillants !



▼ Les tests menés avec des Jagdtiger capturés ont conclu que le canon de *12,8cm* est capable de percer le blindage de tous les chars alliés en service en 1945 aux distances usuelles de combat (entre 500 et 800 mètres). Si la guerre avait continué, seul un JS-3 aurait pu résister à un impact dans son arc frontal, en attendant la mise en service du Tortoise et autre T-95. US NARA

Même le tube de 100mm D-10 qui équipera un chasseur de chars vers la fin de la guerre ne peut qu'avouer son impuissance si le duel se déroule à des portées supérieures à 200 mètres ! Dans le camp occidental, le 90 mm de 70 calibres du « Super-Pershing », qui dispose pourtant de la plus puissante pièce disponible, ne peut espérer vaincre un Jagdtiger de face à plus de 100 mètres... Il n'en va toutefois pas de même en cas d'engagement par les flancs. Les 80mm d'épaisseur sont insuffisants pour espérer arrêter le moindre obus perforant d'un T-34/85 par exemple. Une faiblesse compensée théoriquement par l'allonge supérieure du canon de *12,8cm* censée détruire ses adversaires avant que ceux-ci ne puissent se placer à distances de tir.

Cette casemate fortement blindée assure un fort taux de survivabilité aux *Panzerchützen* sous le feu ennemi. En plus de donner confiance à l'équipage dans la protection de leur machine, cette capacité permet au Jagdtiger de se porter sur des endroits du front inaccessibles aux autres engins du fait de leurs cuirasses insuffisantes. Le *Panzerjäger Tiger Ausf. B* fait donc primer la mobilité « tactique » à la seule mobilité induite pas les performances pures de son châssis. Difficile de dire si ce type de considérations était à l'esprit des ingénieurs allemands lorsqu'ils ont conçu leur chasseur de chars. Mais quoi qu'il en soit, le Jagdtiger présente quelques-unes des caractéristiques des blindés lourds de la fin des années 1980, dont le Merkava de conception israélienne.

UN FAUVE AU SOUFFLE COURT

En ordre de marche, le Jagdtiger atteint le poids de 75,2 tonnes. Une telle masse n'est évidemment pas sans poser des problèmes sur le plan de la fiabilité et de l'entretien. La motorisation du chasseur de chars est sans doute l'élément mécanique qui souffre le plus de la surcharge pondérale. Le *Sd.Kfz. 186* est propulsé par l'incontournable Maybach HL230 P30, un douze cylindres en V ouvert à 60°. Ce moteur de 23 litres de cylindrée, utilisé par tous les chars lourds allemands, développe la puissance respectable de 600 chevaux à 2 600t/mm et 700 chevaux à 3 000t/mm. Une puissance respectable mais qui est asphyxiée par les presque 76 tonnes de la machine. Avec au mieux 9,3 chevaux pour une tonne déplacée, le rapport poids/puissance ne permet pas au mastodonte allemand d'afficher des performances correctes. Si celles-ci paraissent acceptables sur le papier, elles n'en sont pas moins atteintes avec beaucoup de difficulté. L'engin manque cruellement de vivacité et peut même être qualifié de « pataud ». Les 38km/h annoncés sur la fiche technique de l'époque ne sont atteints que dans des circonstances optimales et maintenir une telle allure est impossible sous peine de pannes aussi multiples que fréquentes. La vitesse moyenne sur route s'établit plutôt au alentour des 20km/h. Les performances en tout-terrain s'élèvent au mieux à 17km/h mais souvent, le pilote est obligé de réduire sa vitesse vers les 10km/h sous peine, là encore, de mettre en péril la fiabilité de la transmission soumise à des contraintes répétées. Fortement sollicité pour mouvoir une telle masse, le Maybach s'use rapidement au point de devoir être remplacé toutes les 300 heures ! Et ce n'est pas tout, systématiquement poussé à son maximum, le moteur affiche une consommation gargantuesque de l'ordre de 500 litres aux 100 kilomètres sur route et plus de 900 litres en tout-terrain ! Les 860 litres, répartis en six réservoirs, ne permettent qu'une autonomie limitée qui se situe aux alentours des 120 kilomètres sur route et à peine 80 kilomètres en tout-terrain. Et encore ces valeurs sont à revoir à la baisse si le pilote vient à adopter une conduite un tant soit peu rapide. Bien souvent, sur terrain meuble, le Jagdtiger peine à dépasser les 65 kilomètres... Lors de la conception de l'engin, Porsche envisageait de monter un moteur diesel SLa 16 (type 212) de 700 chevaux. Cette greffe aurait permis de limiter la consommation tout en réduisant les risques d'incendie. Cette solution est toutefois écartée faute de fiabilité suffisante. Sans compter qu'une motorisation diesel aurait encore compliqué le ravitaillement de l'engin dans un parc roulant essentiellement constitué de véhicules fonctionnant à l'essence.

Fin 1944, une telle consommation est un lourd handicap dans une Allemagne en pénurie de carburant. En plus de représenter un vrai casse-tête pour les unités chargées de la logistique, cette consommation élevée limite fortement le potentiel opérationnel du blindé. Une restriction qui est totalement incompatible avec la guerre de mouvements imposée par les Alliés.

▲ Pour renforcer la protection du *Sonderkraftfahrzeug 186* (*Sd.Kfz. 186*) face aux armes à charge creuse (au niveau de l'espace entre le bas de la caisse et le haut des chenilles), des garde-boues sont installés sur les flancs. Plus solidement fixés que les *Schürzen*, ces blindages additionnels sont néanmoins régulièrement perdus au fil des péripéties des déplacements et des combats. US NARA

▲ et ▼ Appartenant à la *Kompanie* Ernst de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 512*, ces deux Jagdtiger ont été abandonnés dans le village de Neustadt-Wied après de violents combats menés contre les troupes américaines. Malgré un engagement à courte distance, les obus des chars alliés n'ont pas réussi à percer la cuirasse frontale des engins allemands. US NARA

Cette « gloutonnerie » conjuguée au manque de carburant a aussi un effet pervers sur l'entraînement des équipages. Faute d'essence en quantité suffisante, les *Panzerschützen* ne peuvent effectuer les manœuvres nécessaires pour connaître le bon fonctionnement des organes mécaniques d'une machine complexe et dont la conduite ne souffre d'aucune approximation. La boîte de vitesses, modèle Maybach OL-VAR B 401216 (huit rapports avant et quatre rapports arrière), doit ainsi être maniée avec précaution sous peine de tomber en panne. Une sorte de cercle vicieux qui est à l'origine de la réputation déplorable du *Sd.Kfz. 186* en terme de fiabilité.

Incapable de se mouvoir rapidement, le *Sd.Kfz. 186* a bien du mal à imposer son tempo face aux blindés alliés qui, au contraire des chars lourds allemands, jouent sur leur mobilité supérieure pour faire le pendant à leur infériorité qualitative. Dans les immenses compartiments de terrain des plaines soviétiques et d'Europe orientale, ce déficit de mobilité est en partie compensé par l'allonge du canon de *12,8cm* qui permet de prendre à partie les blindés adverses à des distances supérieures à trois kilomètres. Un laps de temps qui laisse à l'équipage une marge suffisante pour pouvoir manœuvrer à sa guise. Mais sur le front de l'Ouest, ce handicap se révèle insurmontable lors de combats à courte distance. Heureusement pour lui, le Jagdtiger peut compter sur sa cuirasse pour résister aux coups au but et... sur son aura ! Comme ses congénères à tourelles, l'engin jouit en effet d'une solide réputation qui dissuade bien souvent les chars alliés de se livrer à des duels qu'ils pensent perdus d'avance. Les équipages de Sherman préfèrent retraiter lorsqu'un de ces chasseurs de chars se débusque. Après avoir été prévenus de leur présence, l'artillerie et l'aviation se déchaînent alors pour neutraliser la menace.

CONCLUSION

Principalement engagé sur le front de l'Ouest par une Armée allemande agonisante et ne disposant de rien d'autre, le Jagdtiger n'a pas pu démontrer l'étendue de son potentiel militaire. Initialement prévu pour jouer le rôle de canon d'assaut lors d'offensives majeures, il n'a en pratique que peu dérogé à sa fonction de chasseur de chars. Si, sur le papier, ses caractéristiques techniques sont à la hauteur, il n'en demeure pas moins vrai qu'en action, la fragilité de ses organes mécaniques et sa consommation excessive ont constitué autant de limitations tactiques, obligeant trop souvent ses équipages à l'abandonner. Comme le Tiger II, le Jagdtiger est taillé pour l'*Ostfront*. L'ironie de l'histoire a voulu qu'il soit engagé sur un terrain qui ne lui était pas favorable, d'où sa réputation pour le moins catastrophique de bunker mobile. À la lumière froide de l'analyse de ses faits d'armes, on ne peut qu'aller dans le sens négatif d'un chef de char aussi expérimenté qu'Otto Carius aux prises avec une machine rétive, incapable de se mouvoir avec un minimum de vivacité et mécaniquement peu fiable. Pris sous cet angle « pratique », le Jagdtiger est effectivement un engin raté qui n'a d'ailleurs pas vraiment influencé le cours des combats. Pourtant, cette forteresse mobile augure, avec certes des défauts, les blindés de la Guerre froide. Face à l'éternelle course entre la cuirasse et le projectile, les ingénieurs allemands ont fait ce qu'ils ont pu en l'état de l'ingénierie disponible. Il est d'ailleurs évident qu'ils sont allés trop loin en ce qui concerne les contraintes mécaniques acceptables pour le châssis. La fonction tactique du *Panzerjäger Tiger Ausf. B* peut être comparée aux Conqueror britanniques et autres M103 américains destinés à l'appui à longues distances des chars moyens face aux IS-3 soviétiques. Même si sa réalisation est largement imparfaite faute de technologie transposable à des concepts en avance sur leur temps, le Jagdtiger est loin d'être le dernier de sa lignée et préfigure au contraire par bien des aspects les chars lourds modernes, notamment dans les domaines de la puissance de feu et de la protection. ■

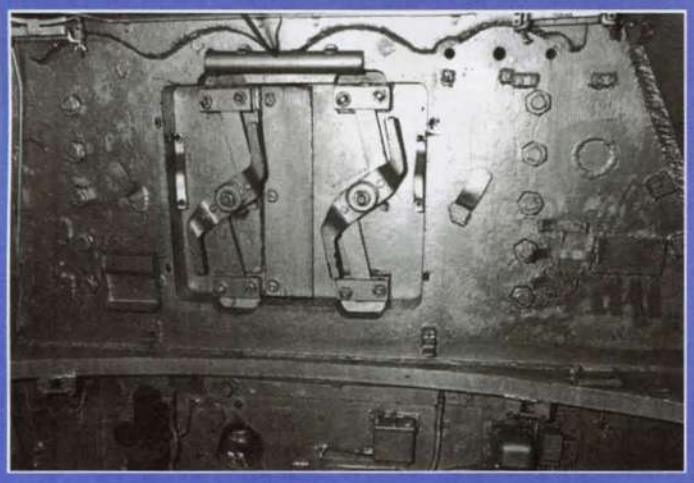
▲ Un Jagdtiger « Porsche » de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* fait l'objet de la curiosité de *GI's*. Ces derniers ne sont pas trop de deux pour manipuler les volumineuses munitions de *12,8cm*. L'obus *PzGr 43* mesure 32cm de long pour un diamètre de 12,8cm tandis que la charge mesure 87cm de long pour un diamètre de 19cm. US NARA

« *JABOS* » VERSUS JAGDTIGER

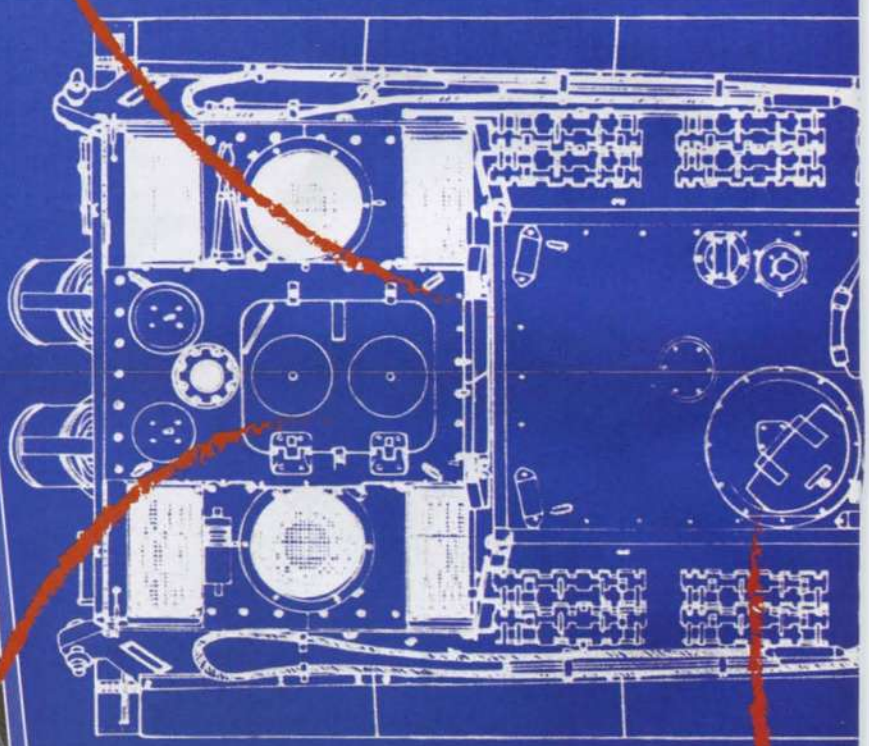
Bien des pilotes de chasseurs-bombardiers revendiquent à leur tableau de chasse des proies aussi impressionnantes que le Jagdtiger. Mais est-il pour autant une cible facile à atteindre ? Sa taille et sa faible mobilité le désignent effectivement comme un objectif de choix pour les roquettes et les bombes des Typhoon ou des P-47. La réalité mérite toutefois d'être nuancée. Si le blindage du toit de la casemate épais de 40mm n'est pas en mesure de résister à l'impact d'une roquette à charge creuse, encore faut-il le toucher ! Et la tâche est loin d'être aisée malgré le gabarit de la cible. La trajectoire des roquettes est par essence particulièrement imprécise et, aussi performants soient les chasseurs bombardiers alliés, ils n'en représentent pas moins des plates-formes de tir instables. Les Jagdtiger sont de plus engagés au sein de formations équipées de nombreux véhicules antiaériens. Le pilote déterminé à « se faire » l'un de ces mastodontes doit déjà traverser un barrage de *Flak* capable d'envoyer au tapis n'importe quel chasseur. Difficile dans ces conditions de faire mouche ! Faute de disponibilité, la présence des *Flakpanzer* n'est toutefois pas systématique et il suffit bien souvent de simplement endommager son objectif, notamment son train de roulement, pour l'immobiliser et par voie de conséquence contraindre son équipage à l'abandonner et à le saborder. De plus, la simple présence des « *Jabos* » tournoyant dans le ciel suffit bien souvent à dissuader les *Panzerschützen* de sortir leur machine de sous les frondaisons ! Ce qui est déjà une victoire en soi. Les scores revendiqués par les pilotes de chasseurs-bombardiers alliés sont bien souvent de simples engins déjà détruits par leurs propres équipages suite à une défaillance mécanique.

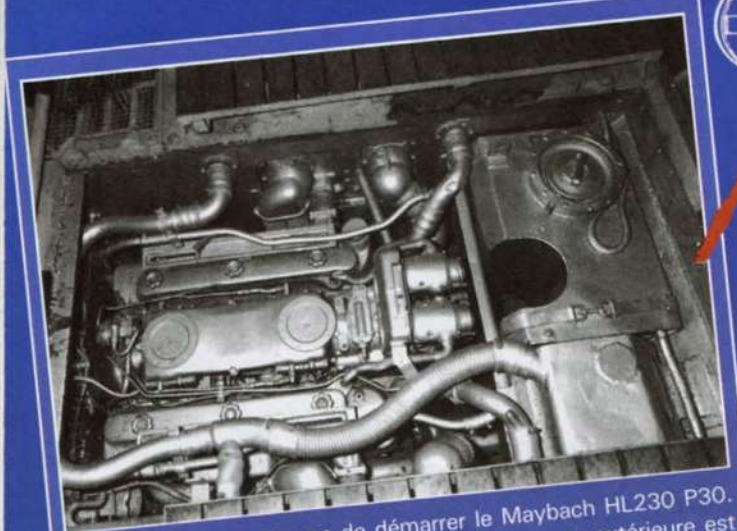
MOBILITÉ TACTIQUE ET STRATÉGIQUE

Les 75,2 tonnes du Jagdtiger sont un frein naturel à sa mobilité tactique et stratégique. Si l'on veut faire simple, la mobilité tactique représente les capacités d'un engin à se mouvoir lors des engagements, tandis que la mobilité stratégique représente la faculté à se trouver à un endroit donné dans les plus brefs délais.
Avant tout affrontement, les équipages doivent soigneusement planifier leurs déplacements pour éviter d'être bloqués par le relief ou tout simplement par un ouvrage d'art incapable de résister à une telle masse. L'improvisation ne fait désormais plus partie du vocabulaire des *Panzerschützen*. D'autant que les moyens du Génie se révèlent le plus souvent inappropriés au passage de ces mastodontes. Ce défaut quant à la mobilité oblige les unités à adopter des tactiques de combats statiques basées sur les embuscades. Les équipages peuvent alors choisir le meilleur emplacement de tirs en tenant compte du faible débattement latéral du canon de *12,8cm*. Dans ce cas de figure, sa haute silhouette représente toutefois un handicap car ses 2,65 mètres de hauteur se révèlent parfois difficiles à camoufler.
Les déplacements sur de longues distances par ses propres moyens sont aussi inenvisageables compte tenu de l'usure accélérée de ses organes mécaniques. Seul le rail est en mesure de transporter les Jagdtiger qui sont alors à la merci des bombardiers alliés qui attaquent sans relâche toutes les voies de communication. Il est alors difficile aux *schwere Panzerjäger-Abteilungen* de se porter sur les endroits du front qui réclament leur intervention. Des restrictions qui expliquent le non engagement de la *schwere Panzerjäger-Abteilung 653* lors de l'offensive des Ardennes dont les machines sont tout simplement restées bloquées sur leurs wagons de transport.

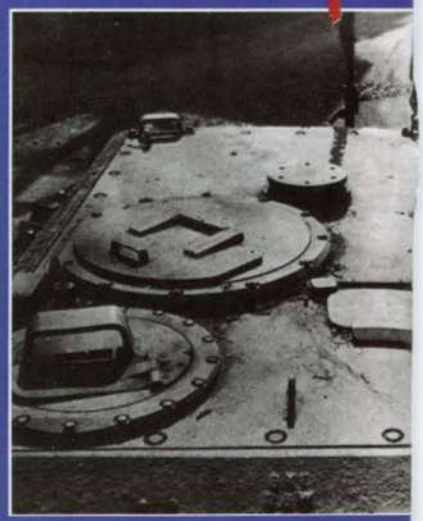


L'équipage du Jagtiger compte six hommes, soit un de plus que dans la majorité des chars allemands : un pilote à l'avant-gauche, un radio à l'avant-droit, un chef de char et un tireur situés respectivement à l'avant-gauche et à l'avant-droit du compartiment de combat, et deux chargeurs à l'arrière.
Les deux premiers accèdent chacun à leur poste par une trappe individuelle qui se trouve au-dessus de leur siège. Le chef de char dispose lui aussi d'une trappe pour accéder à sa position. Le reste de l'équipage peut accéder à l'intérieur du *Sd.Kfz. 186* par une large porte à double battant située sur l'arrière de la casemate. Les six *Panzerchützen* ne sont pas isolés les uns des autres et en cas de problèmes sur une des trois trappes, ils peuvent tous emprunter la porte arrière lors d'une évacuation d'urgence.



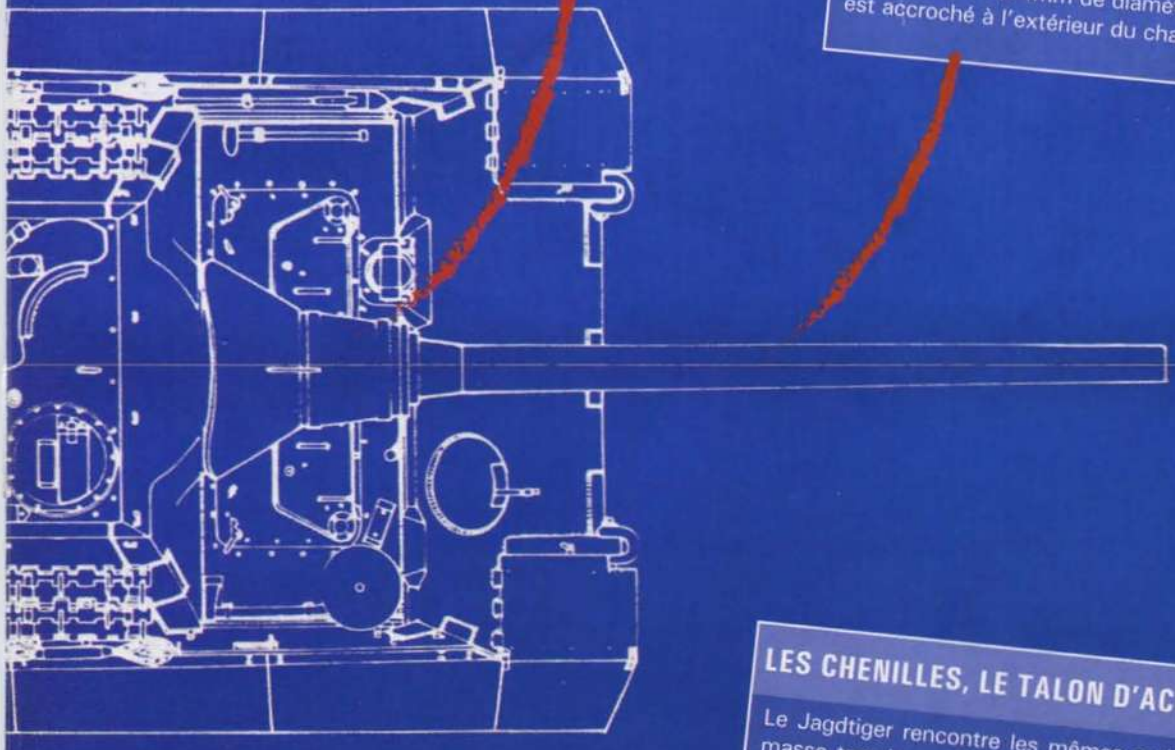


L'équipage a deux façons de démarrer le Maybach HL230 P30. Lorsque le moteur est chaud ou si la température extérieure est suffisamment élevée, comme en été, le démarreur électrique Bosch peut être utilisé. Néanmoins, cette méthode fatigue énormément les deux batteries de 12 volts et de 150 ampères qui alimentent l'ensemble des équipements électriques. Pour faciliter le démarrage, les batteries sont montées en série, soit sous 24 volts. La procédure la moins contraignante pour le moteur, mais pas pour les *Panzerchützen*..., est le lanceur à inertie. À l'aide d'une manivelle placée dans un trou dans le blindage arrière, deux hommes font tourner de plus en plus rapidement le lanceur dont la masse accumule ainsi assez d'énergie cinétique pour à son tour lancer le moteur principal. Si aucune de ces procédures ne fonctionne, l'équipage a la possibilité d'accrocher un petit moteur de secours sur la plaque arrière de blindage et de lancer le douze cylindres auquel il est temporairement embrayé.



Même si la suppression du frein de bouche a permis de réduire en partie le porte-à-faux, la longue volée du canon induit un déséquilibre sur l'avant. Pour ne pas dérégler les organes de visée, cette contrainte impose aussi la présence d'une solide chaise de route en forme de « A » destinée à soutenir le tube lors des « longs » trajets.

Dans une certaine mesure, les équipages peuvent se charger de l'entretien du *Pak 44 L/55*. À cet effet, ils ont à leur disposition six longueurs de tiges accrochées à l'extérieur du char. Le lot de bord, en plus du nécessaire pour nettoyer l'âme du canon, se compose d'une pelle, d'un cric d'une capacité de 20 tonnes et de son bloc de bois, d'une pince coupante, d'une hache, d'une masse, de deux crochets en forme de C, d'un extincteur, de deux longueurs de câble de remorquage (32mm de diamètre et 8 mètres de long) et, enfin, d'un câble pour tirer les chenilles quand elles doivent être changées (14mm de diamètre et 15 mètres de long). Le tout est accroché à l'extérieur du char.



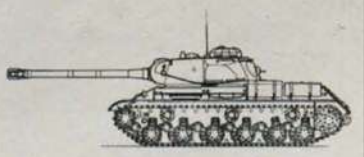
LES CHENILLES, LE TALON D'ACHILLE D'UN COLOSSE

Le Jagdtiger rencontre les mêmes problèmes que le Tiger II. La masse trop importante des deux engins entraîne une usure particulièrement rapide des suspensions et surtout des chenilles qui nécessitent un entretien fréquent. Une corvée pénible compte tenu de leur poids de 3,35 tonnes pièce, mais qui doit être impérativement exécutée sous peine de voir l'engin définitivement immobilisé. Des chenilles allégées vont bien voir le jour, mais le gain ne rendra toujours pas leur changement facile... Deux jeux sont disponibles selon les circonstances. Un modèle étroit avec une largeur de 600mm est prévu pour faciliter le transport ferroviaire. Pour les phases de combat, le Jagdtiger repose sur des chenilles mesurant 800mm de large destinées à réduire autant que faire se peut la pression au sol. L'engin équipé du système Porsche se contente d'une largeur de 700mm. Avec 1,07kg/cm², le pilote doit soigneusement choisir son itinéraire sous peine d'enliser sa machine. Une immobilisation qui, faute de moyens adéquats de remorquage, oblige les équipages à saborder leurs machines. Deux charges de démolition sont d'ailleurs prévues pour faire face à ce cas de figure, malheureusement fréquent. L'une est située sous le canon, l'autre sous le moteur. Leurs explosions entraînent la destruction quasi totale de l'engin, surtout si elles se propagent aux munitions de *12,8cm*.

COMPARATIF

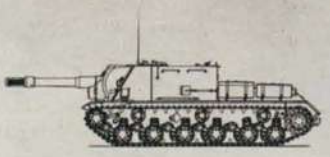
Jagdtiger

12,8cm Pak 44 L/55

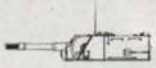


IS-2m

122mm D-25T

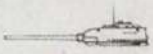


ISU-152

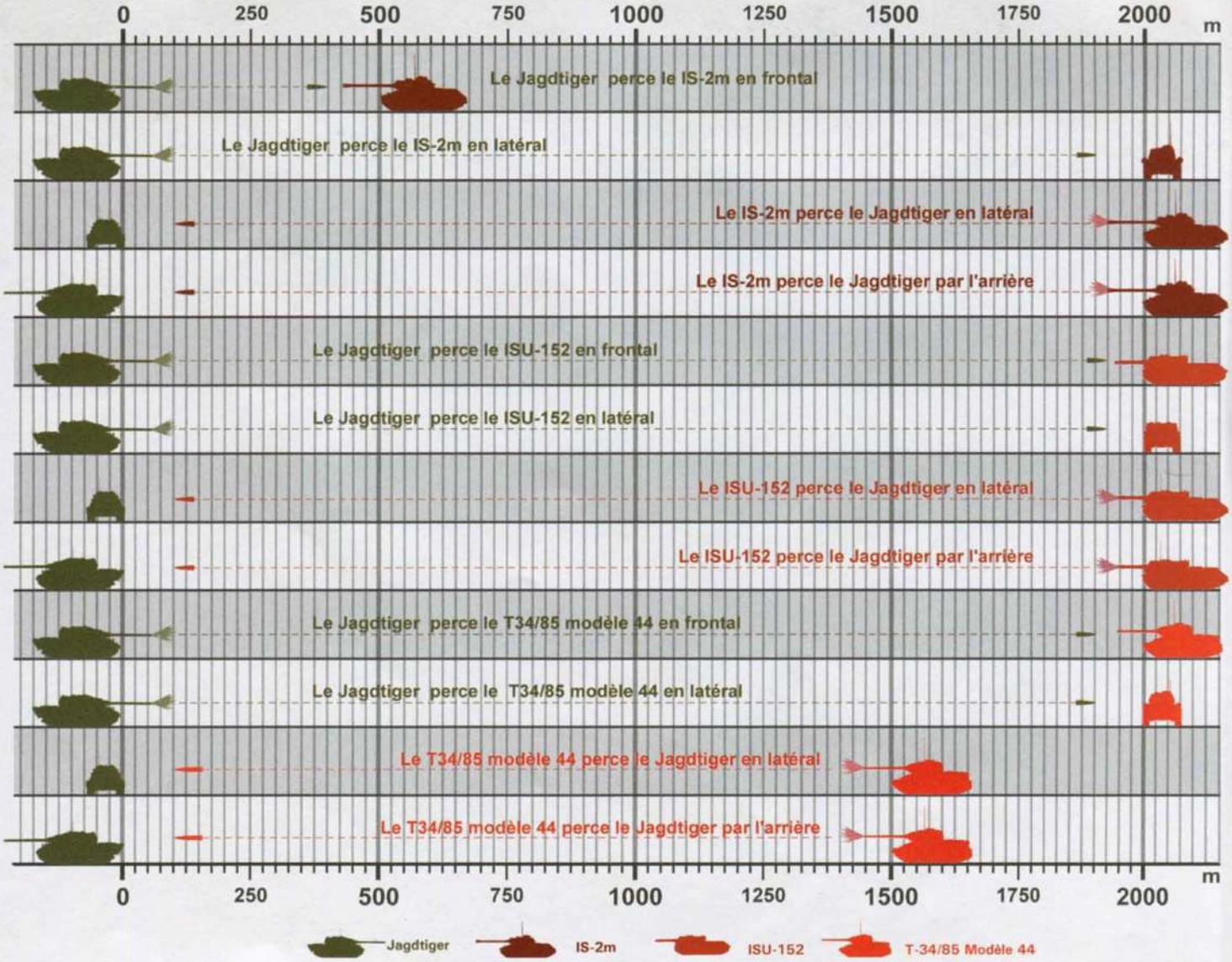


152,4mm ML20S

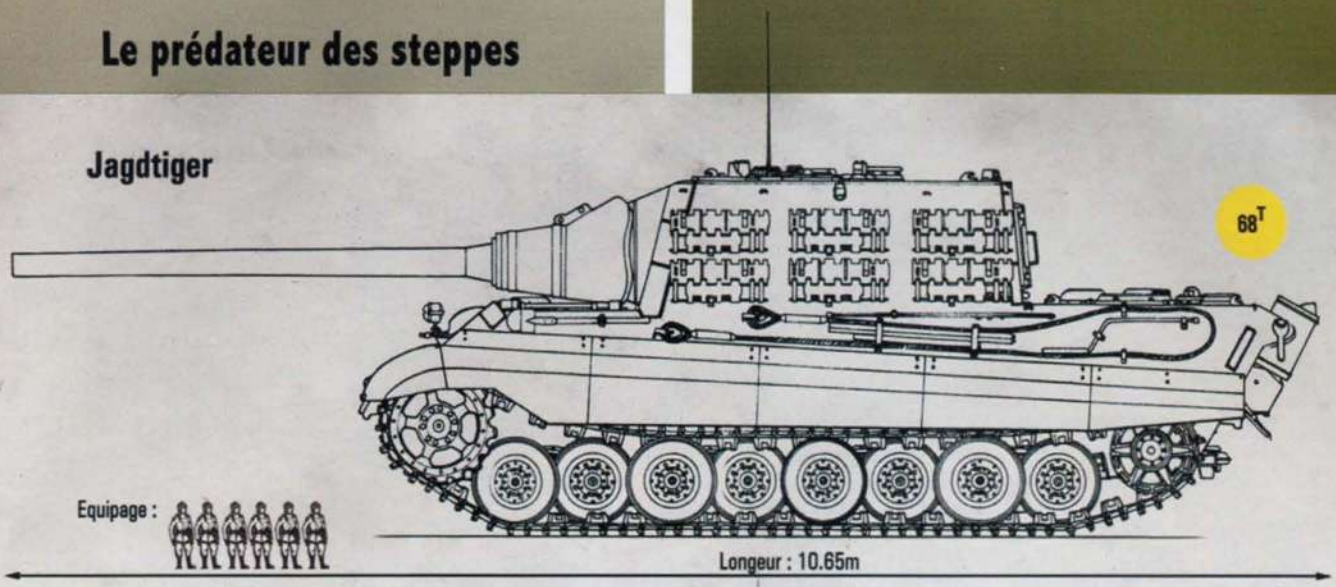
T-34/845 modèle 44



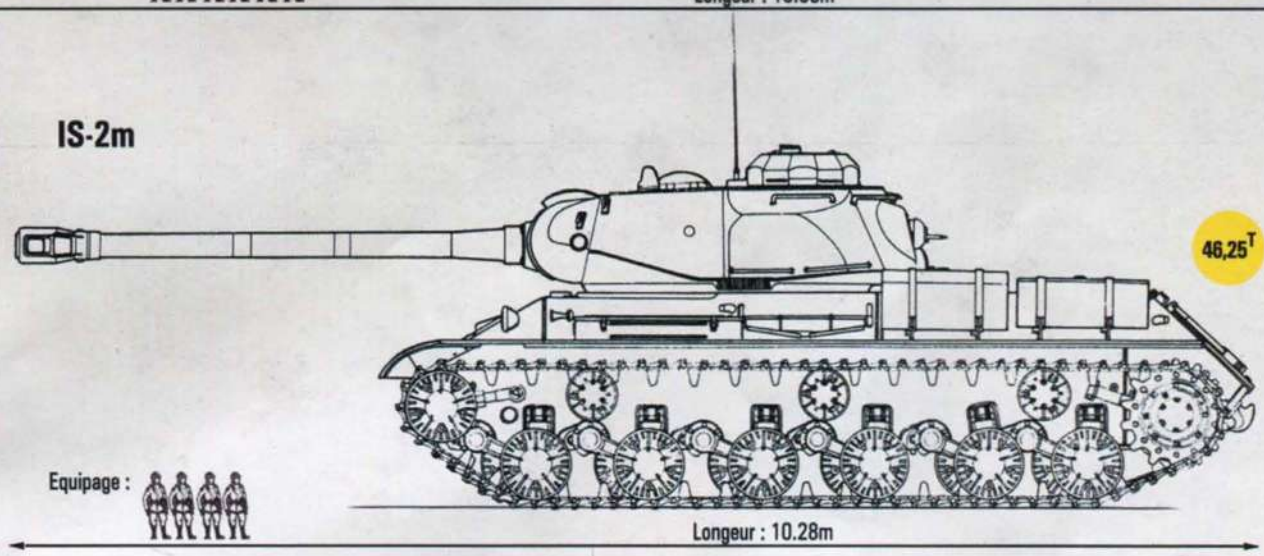
85 mm ZiS-S-53


0
250
500
750
1000
1250
1500
1750
2000
m
Le Jagdtiger perce le IS-2m en frontal
Le Jagdtiger perce le IS-2m en latéral
Le IS-2m perce le Jagdtiger en latéral
Le IS-2m perce le Jagdtiger par l'arrière
Le Jagdtiger perce le ISU-152 en frontal
Le Jagdtiger perce le ISU-152 en latéral
Le ISU-152 perce le Jagdtiger en latéral
Le ISU-152 perce le Jagdtiger par l'arrière
Le Jagdtiger perce le T34/85 modèle 44 en frontal
Le Jagdtiger perce le T34/85 modèle 44 en latéral
Le T34/85 modèle 44 perce le Jagdtiger en latéral
Le T34/85 modèle 44 perce le Jagdtiger par l'arrière
Jagdtiger
IS-2m
ISU-152
T-34/85 Modèle 44

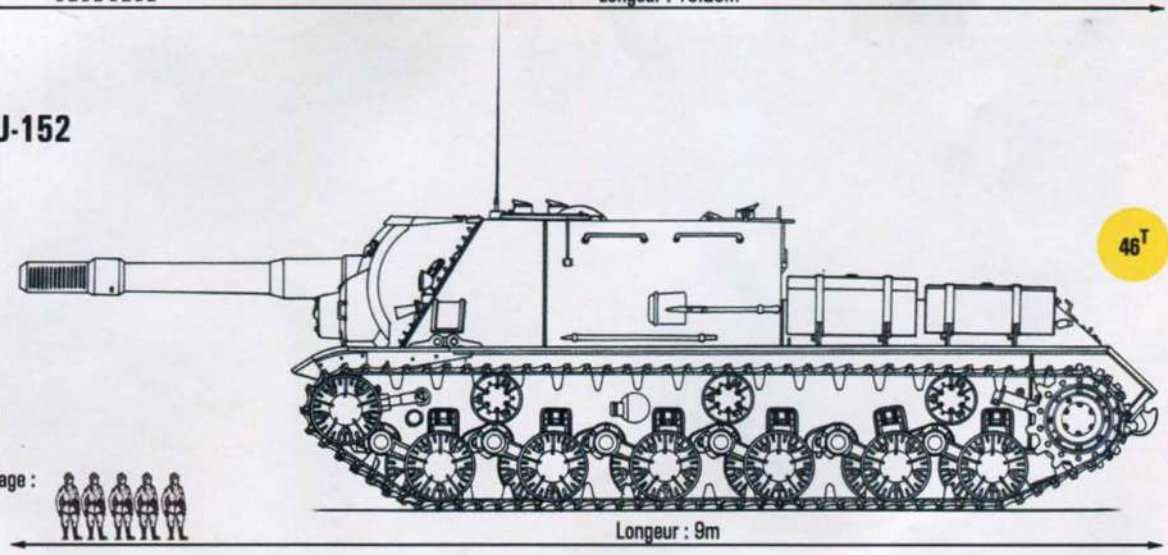
Jagdtiger



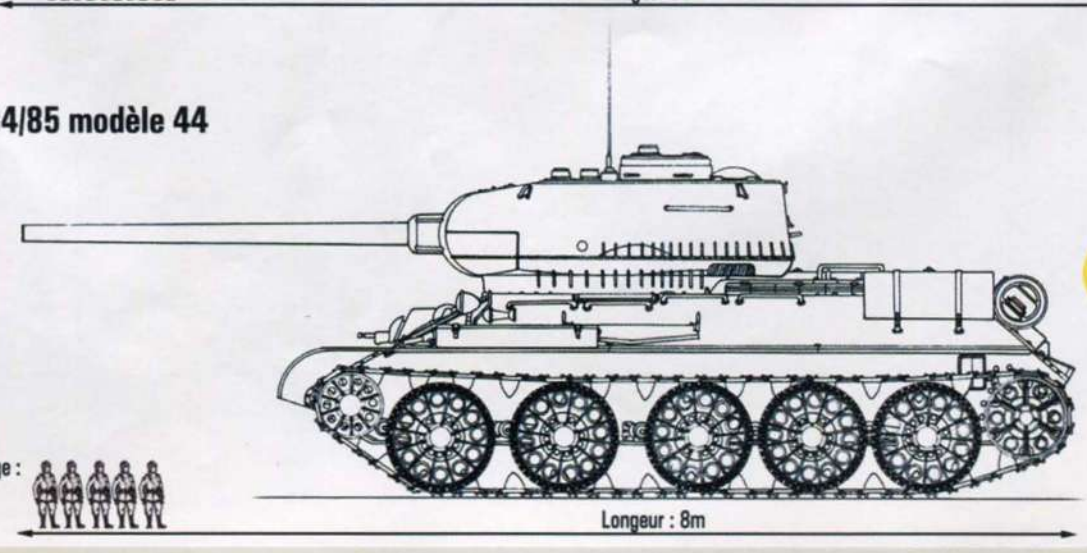
IS-2m



ISU-152



T-34/85 modèle 44



Jagdtiger
3. Kompanie
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Allemagne, 1945

Jagdtiger
3. Kompanie, 2. Zug
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Allemagne, 1945

Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008

Jagdtiger
3. Kompanie, 3. Zug
schwere Panzerjäger-Abteilung 653
Allemagne, Neustadt, 1945

Jagdtiger
schwere Panzerjäger-Abteilung 512
Allemagne, 1945

Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008

Par Ludovic Fortin

T17E1 Staghound Armored Car
le char sur roues

Dès juillet 1941, engagée depuis plusieurs mois dans de violents combats contre les Allemands et les Italiens dans le désert nord-africain, la Grande-Bretagne demande au « grand frère » américain son aide pour construire une automitrailleuse spécialement adaptée aux conditions désertiques. Les États-Unis, déjà largement impliqués dans la fourniture de matériel militaire aux Britanniques, acceptent de développer un engin qui sera prioritairement, voire exclusivement, utilisé par la Grande-Bretagne (car les États-Unis ne sont pas encore en guerre...)

Des Staghound du *A Squadron* du *12th Manitoba Dragoons* roulent sur ce qui semble être une voie ferrée dépourvue de ses rails et de ses traverses, dans le Hochwald, le 2 mars 1945. Les marques comprennent le numéro de série, le 44 sur fond vert et bleu, de l'*Armored Car Rgt*, surmonté d'une barre blanche pour une unité attachée au corps, le triangle du *A Squadron* avec le numéro de l'automitrailleuse (1) et à peine visible, l'insigne du 2e Corps canadien. *Library and Archives Canada*, J. Smith. Cole, PA-144144

▲ La Deerhound de Ford, concurrente malheureuse de la Staghound, intègre déjà des éléments qui feront la silhouette de la future M8-M20, comme l'espacement des six roues et les coffres intégrés dans les garde-boue. La tourelle est en revanche la même que pour la Staghound, issue du projet de char léger T19, avec encore ses tapes de tir à l'avant. BTM

L'*Ordnance Comittee* américain et l'état-major britannique soumettent donc une demande conjointe pour développer ce véhicule à deux constructeurs, Ford et Chevrolet. Ford conçoit un blindé à six roues motrices, le T17, tandis que Chevrolet, une division de la General Motors Corporation, met au point un 4x4 désigné T17E1. En effet, bien que les spécifications britanniques demandent un véhicule à 6 ou 8 roues, les ingénieurs du bureau central de General Motors préfèrent opter pour une automitrailleuse à quatre grandes roues, ce qui confère à la machine de bonnes qualités en tout-terrain tout en permettant de respecter les exigences en matière de poids et de blindage.

Lorsque les deux maquettes à l'échelle 1/1 sont prêtes à l'automne 1941, les États-Unis décident de n'en choisir qu'un seul pour des raisons d'économies ainsi que de rationalisation de la production. Américains et Britanniques examinent les deux véhicules qui utilisent l'un et l'autre la même tourelle que le projet de char léger T19 : sous l'influence britannique, le T17, surnommé Deerhound, est écarté, mais sera tout de même fabriqué à 250 exemplaires et utilisé, souvent dépourvu de tourelle, par la police militaire américaine. Le T17E1, surnommé Staghound, lui est préféré car plus compact, plus facile à produire et mieux adapté aux terrains désertiques.

UN CHAR LÉGER SUR ROUES

Le « *Car, Armored,* T17E1 » répond à des spécifications similaires à celles d'un char léger américain, c'est-à-dire un moteur double à l'arrière, une tourelle centrale et cinq hommes d'équipage. Il utilise une suspension classique à lames, une transmission hydraulique et une boîte automatique Hydramatic à quatre vitesses. La propulsion est assurée par deux moteurs 6 cylindres de 97 chevaux GMC 270 à essence, refroidis par eau, et conçus par la Truck and Coach Division de General Motors. Les moteurs peuvent être utilisés ensemble ou individuellement. Ils sont fabriqués par GMC, Chevrolet, ou GMC/Chevrolet : en effet, Chevrolet, qui dispose de son propre modèle d'une puissance insuffisante, doit tout d'abord acheter les premiers GMC 270 nécessaires, puis les fabriquer sous licence ou les co-produire avec l'usine GMC de Pontiac.

La caisse porteuse à larges plaques soudées ne nécessite pas de châssis, les essieux et la suspension y étant directement fixés. La tourelle moulée à rotation électrique est armée d'un canon de 37mm (à pointage manuel) et d'une mitrailleuse Browning .30 coaxiale. L'armement est complété par une autre .30 installée dans la caisse et servie par le co-pilote, par un lanceur de grenades et de fumigènes et, sur les modèles plus tardifs, par une troisième mitrailleuse Browning sur pivot, sur le toit de la tourelle. La forme caractéristique de la tourelle, avec sa nuque largement en saillie, est conçue pour répondre aux besoins des Britanniques qui réclament beaucoup d'espace pour loger leur poste de radio standard n°19 Set (voir la ressemblance avec la tourelle du M3 Grant). Le blindage est assez épais pour ce type de véhicule : jusqu'à 29mm à l'avant de la caisse et 44mm à l'avant de la tourelle (et même 51mm pour le masque de canon tardif). Logiquement, le poids de l'engin est élevé, près de 14 tonnes, mais la grande puissance des moteurs permet malgré tout une vitesse maximale de 90km/h sur route, presque celle d'une voiture de tourisme de l'époque !

L'une des très rares photographies de la Staghound sous livrée américaine, avec numéro de série USA 6023295 et camouflage original, apparemment destinée aux régions désertiques (peut-être noir ou olive drab et sable). L'Armée américaine ne conserva que quelques Staghound à des fins de tests. BTM

▲ Cette Staghound canadienne du *12th Manitoba Dragoons*, photographiée aux Pays-Bas le 4 avril 1945, a été modifiée comme véhicule radio pour les contacts avec la *1st Canadian Army*. Un poste radio, dont la troisième antenne est bien visible, a remplacé l'armement qui a été simplement déposé. LAC, K. Bell, PA-130920

Le rayon d'action de 720 kilomètres est porté à plus de 800 grâce à l'emport de deux réservoirs auto-obturants extérieurs de 200 litres ; encombrants et augmentant les risques d'incendie, ils seront néanmoins rarement utilisés au *combat car*. L'accès au compartiment de combat s'effectue par deux larges trappes latérales dans la caisse et par les deux trappes de tourelle. Le pilote dispose de deux épiscopes rotatifs, le copilote d'un seul. Tous deux ont également un bloc de vision directe intégré à leur tape de vision respective, et un pare-brise amovible peut être installé pour le pilote lorsque son volet blindé est ouvert. Sur la tourelle, un épiscope fixe est installé dans le battant de la trappe du chef de char, et ce dernier dispose aussi d'un épiscope rotatif, tout comme le pourvoyeur. Les roues sont particulièrement impressionnantes ! Hautes de près de 1,20 mètre, elles sont équipées de pneumatiques larges et résistants au tir d'armes légères ainsi qu'aux éclats d'obus. Ceci est rendu possible grâce à leur structure alvéolée qui permet de rouler plusieurs dizaines de kilomètres même avec les pneus percés (il n'y a d'ailleurs par de roue de secours prévue sur la Staghound). Avec sa taille (2,36 mètres de haut), son blindage conséquent, son poids et ses larges roues, la Staghound mérite bien le titre de « char léger sur roues », un concept développé par les Britanniques dans les années 30.

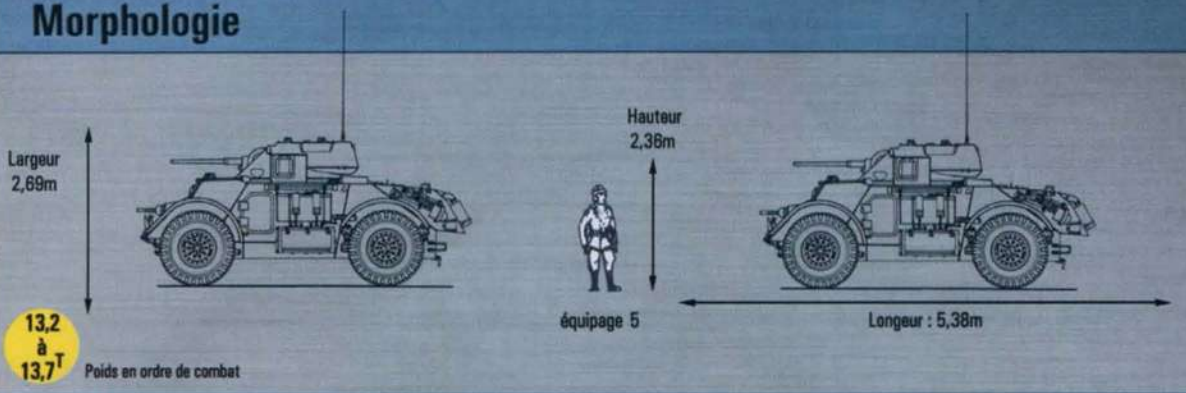
Un premier contrat de 300 exemplaires est signé en novembre 1941 et prévoit la construction d'un prototype pour le 1er février 1942, suivi d'un deuxième 30 jours plus tard. Les ingénieurs et techniciens du laboratoire expérimental de Chevrolet relèvent le défi en assemblant les prototypes dans les délais.

▼ Le décor de champ d'oliviers place cette Staghound en Italie. Elle appartient peut-être à une unité néo-zélandaise, car d'après David Fletcher, conservateur du *Tank Museum* de Bovington, l'installation de deux boîtes d'obus de *25 pounder* à l'avant pour ranger les chaînes de roues était l'une de leurs conversions favorites (mais aussi pratiquée par les Canadiens). La présence d'un réservoir auxiliaire, presque toujours absent sur les Staghound en Europe de l'Ouest, confirme la localisation en Italie. BTM

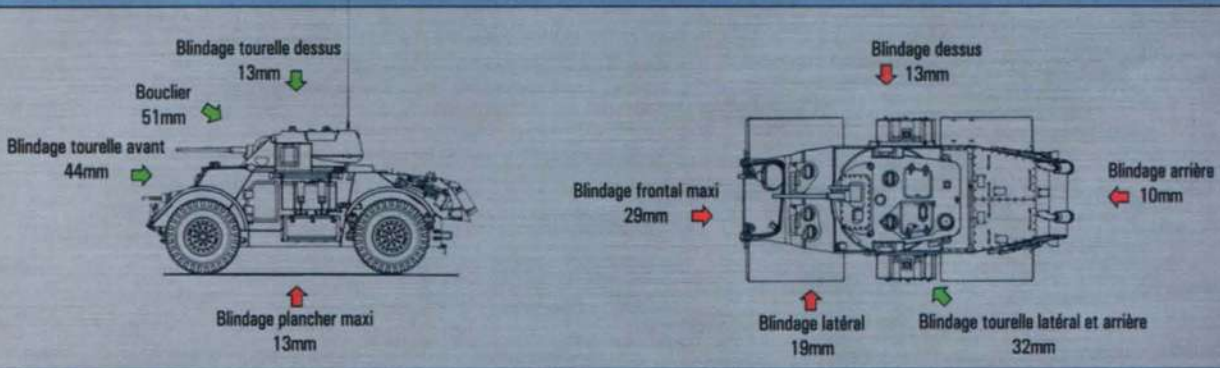
T17E1 Staghound

CHAR À ROUE
CONSTRUCTEUR :
Chevrolet
NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS :
2 844 exemplaires

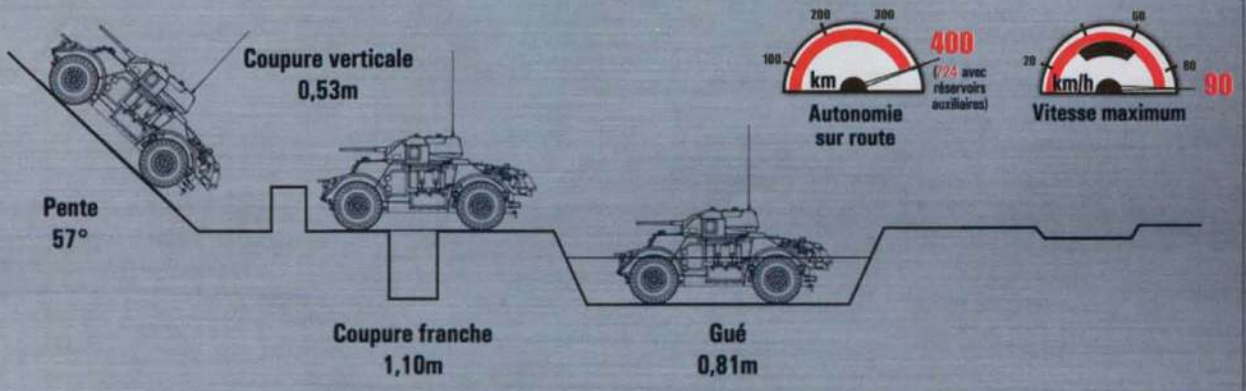
Morphologie



Protection



Mobilité



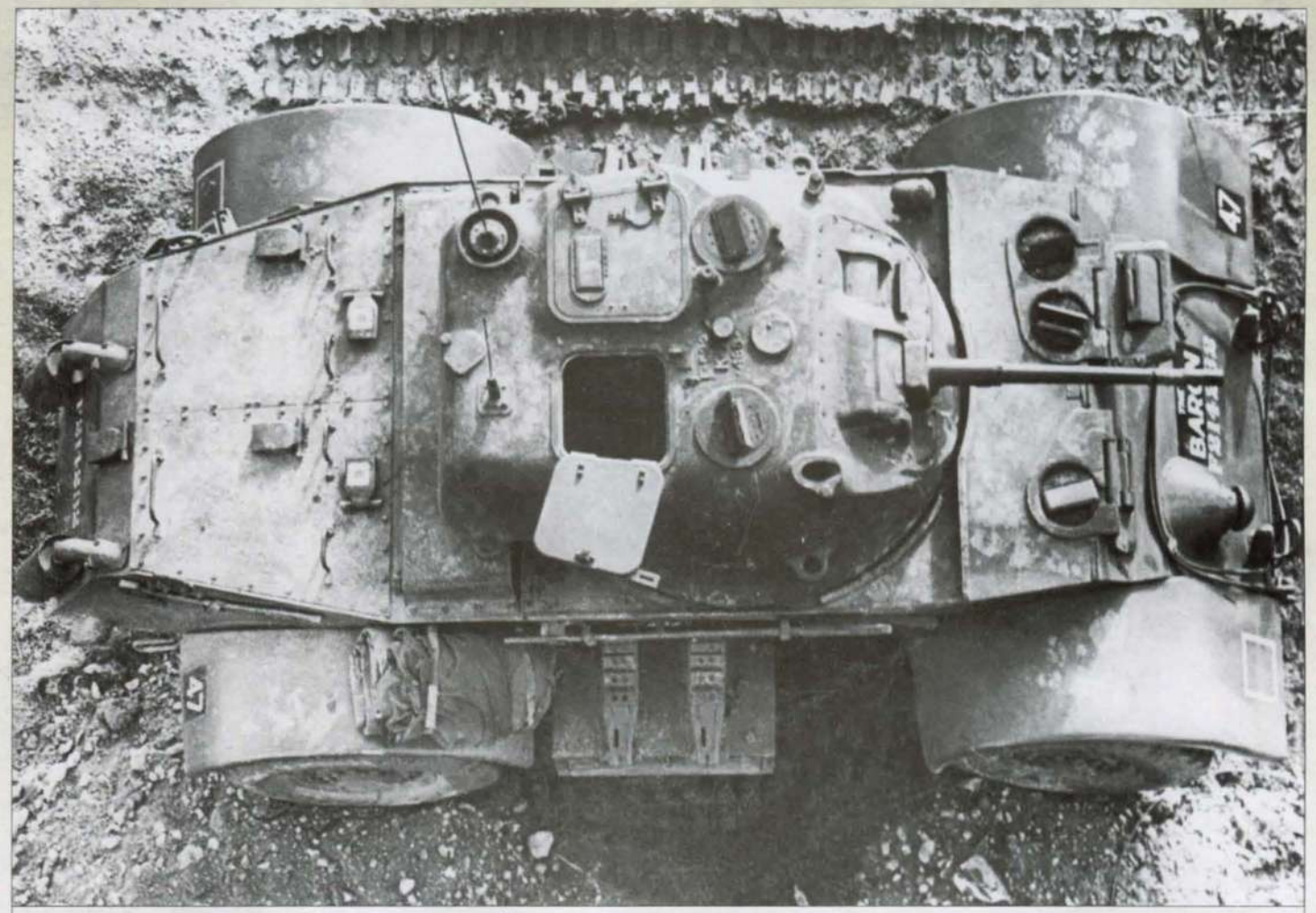
Armement

Armement principal	canon M6 de 37mm
Approvisionnement	101 obus de 37mm
Armement secondaire	3 mitrailleuse Browning de 7,62mm
Approvisionnement	5000 coups de 7,62mm

Motorisation & Communication

Moteur	Chevrolet/GMC 270
Nombre de cylindres	6
Puissance	97cv
Refroidissement	Eau
Contenance réservoir	518 litres (y compris réservoir auxiliaires)
Équipement radio	Set n°19

FICHE TECHNIQUE



▲ Vue supérieure de la Staghound baptisée Baron, testée par l'École de Technologie des Chars. L'ouverture à l'angle avant droit de la tourelle révèle l'emplacement du lance-grenades. Les six épiscopes sont bien visibles, ainsi que les deux embases d'antennes nécessaires pour la radio n°19 Set. BTM

▲ Le panneau ne laisse aucune place au doute : cette Staghound du *12th Manitoba Dragoons* a été photographiée dans la ville de Blankenberge, en Belgique, le 11 septembre 1944. Le filet de camouflage à mailles fines et parsemé de pièces de tissu est assez efficace, mais malheureusement, la tourelle n'est pas l'élément le plus difficile à dissimuler sur une Staghound ! LAC, K. Bell, PA-140862

Ainsi, dès sa première tentative, la firme pourtant habituée à produire uniquement des camions et des voitures réussit à concevoir et construire une automitrailleuse lourde mais performante et efficace. Comme prévu, la production est exclusivement réservée à l'Armée britannique, même lorsque les États-Unis entrent en guerre le mois suivant.

La production de la Staghound commence à l'été 1942, et le 15 octobre de la même année, une commission réunissant des membres de l'*Armored Corps*, des *Tank Destroyers*, de la *Cavalry* et de l'*Ordnance* (matériel), est nommée pour passer en revue les automitrailleuses blindées en cours de production ou de développement, afin de déterminer les modèles devant être retenus ou écartés, et de choisir les véhicules destinés à l'Armée américaine ou aux autres Alliés. La commission autorise la livraison de la Staghound à la Grande-Bretagne dans le cadre de la loi Prêt-bail car les militaires américains n'en veulent pas : ils ont déjà en vue des modèles 6x6

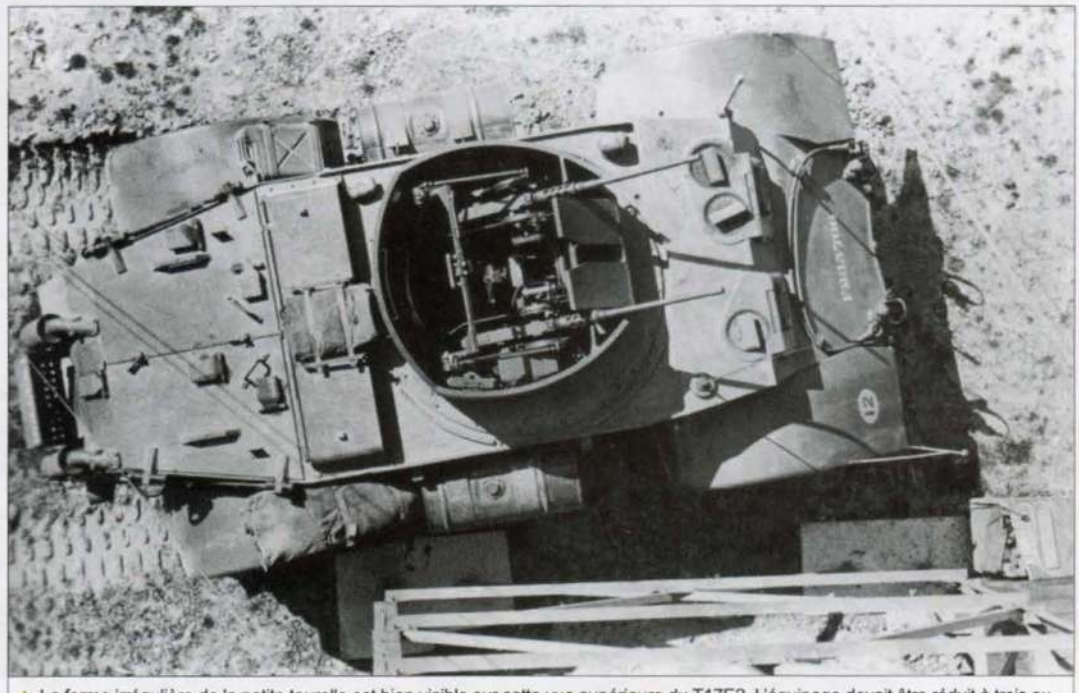
▲ Le T17E2 antiaérien, ici testé à la Gunnery School de Lulworth dont l'insigne est bien visible sur la tourelle, est la variante la plus construite de la Staghound. Pourtant, il n'en existe à ma connaissance aucune photographie au combat. La petite tourelle Frazer-Nash abrite deux Browning de .50 (12,7 mm). La mitrailleuse de caisse est complètement supprimée. (BTM)

qui déboucheront sur la série des M8-M20. Les divers éléments de la Staghound proviennent de huit usines Chevrolet situées dans trois états, et de cinq sous-traitants. Certaines pièces sont uniquement dessinées et fabriquées par Chevrolet, comme la boîte de transfert et les essieux, d'autres sont issues de la gamme GMC, comme les freins, la direction, ou la boîte de vitesses Hydramatic manufacturée à Detroit.

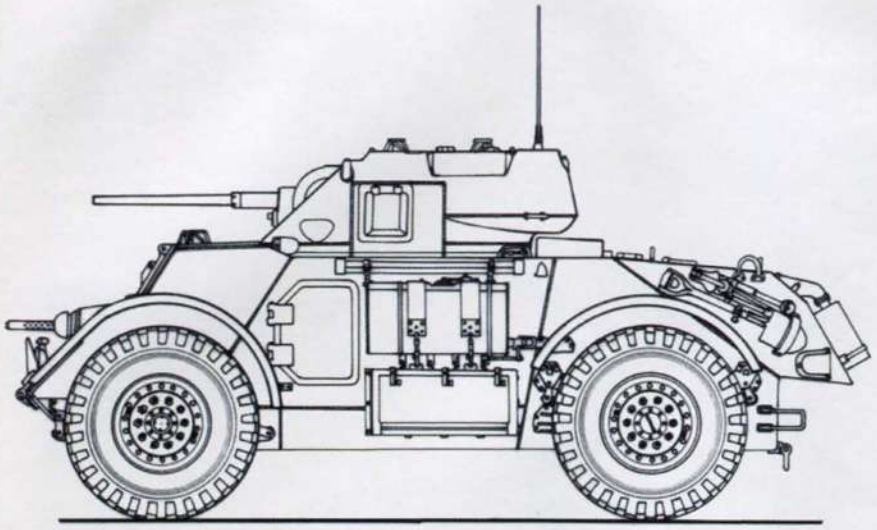
Peu de modifications sont apportés à la Staghound en cours de production : les modèles très précoces comportent encore les tapes de tir avant de chaque côté de la tourelle, qui sont soudées peu après, puis disparaissent dès le début de série. Les engins de fin de production sont équipés d'un piédestal sur le toit de tourelle pour la mitrailleuse anti-aérienne, de poignées sur les trappes de moteur, d'un coffre de rangement entre les deux échappements à l'arrière, et d'un masque de canon profilé. Les véhicules sont livrés avec un numéro de série américain, mais les Britanniques leur appliquent leur propre codification en préfixe F (automitrailleuses et blindés de reconnaissance) : pour le T17E1, F116215 à F117214, F214038 à F214237, F215038 à F215637, F225284 à F225783, et F235262 à F235761 ; pour le T17E2, F235762 à F236261 et F239860 à F330409.

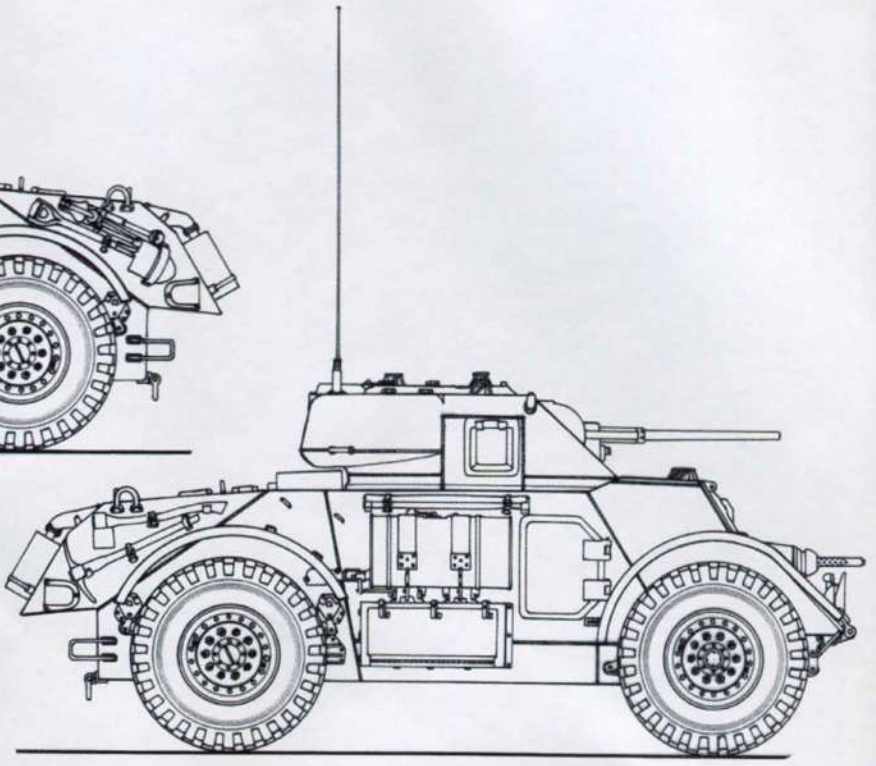
LES VARIANTES DE LA STAGHOUND

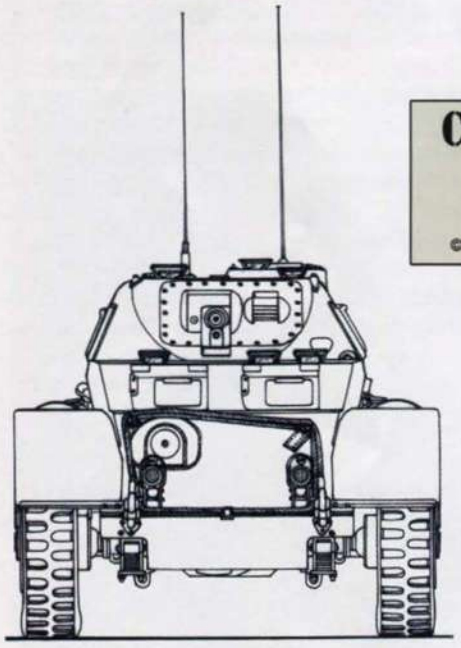
En juin 1943, l'*Ordnance* accepte une nouvelle commande de 1 000 Staghound, toujours à la demande des Britanniques, mais qui seront équipées d'une tourelle anti-aérienne à mécanisme hydraulique et électrique dessinée en Grande-Bretagne par Frazer-Nash, une firme déjà fortement impliquée dans la fourniture de tels matériels pour l'aviation. Le modèle D8394 est une tourelle ouverte armée de deux mitrailleuses Browning de .50 (12,7mm), avec une vitesse de rotation de 43° par seconde et une élévation de -10° à +75°. La caisse de cette version désignée T17E2 est quasiment identique à celle de la Staghound et seul le poste du co-pilote est supprimé avec sa mitrailleuse. La tourelle est fabriquée au États-Unis par Borg-Wagner Corporation à Detroit, et le moteur électrique par Leland Electric à Dayton.



▲ La forme irrégulière de la petite tourelle est bien visible sur cette vue supérieure du T17E2. L'équipage devait être réduit à trois ou quatre hommes, et rien ne protégeait le tireur des balles et éclats d'obus venant du ciel. À noter le disque jaune portant la classe de poids de l'engin, 12, donc plus léger que la Staghound standard qui était dans la classe 14. BTM





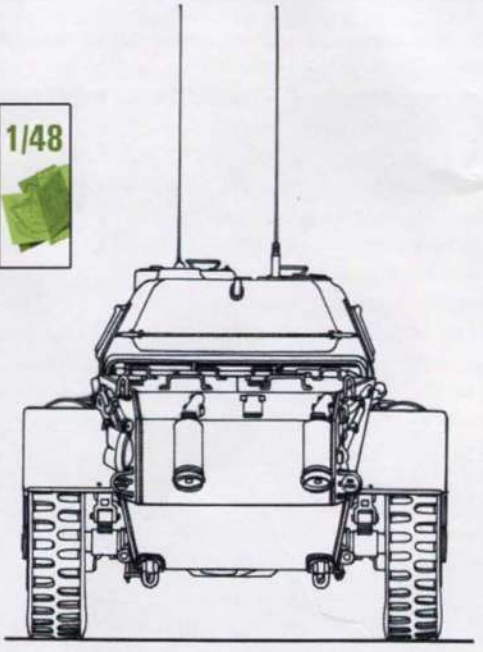


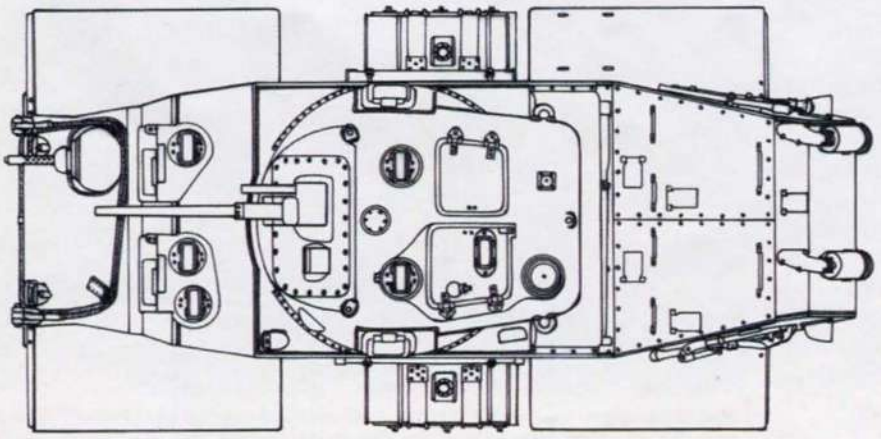
CHEVROLET T17E1M6 STAGHOUND I

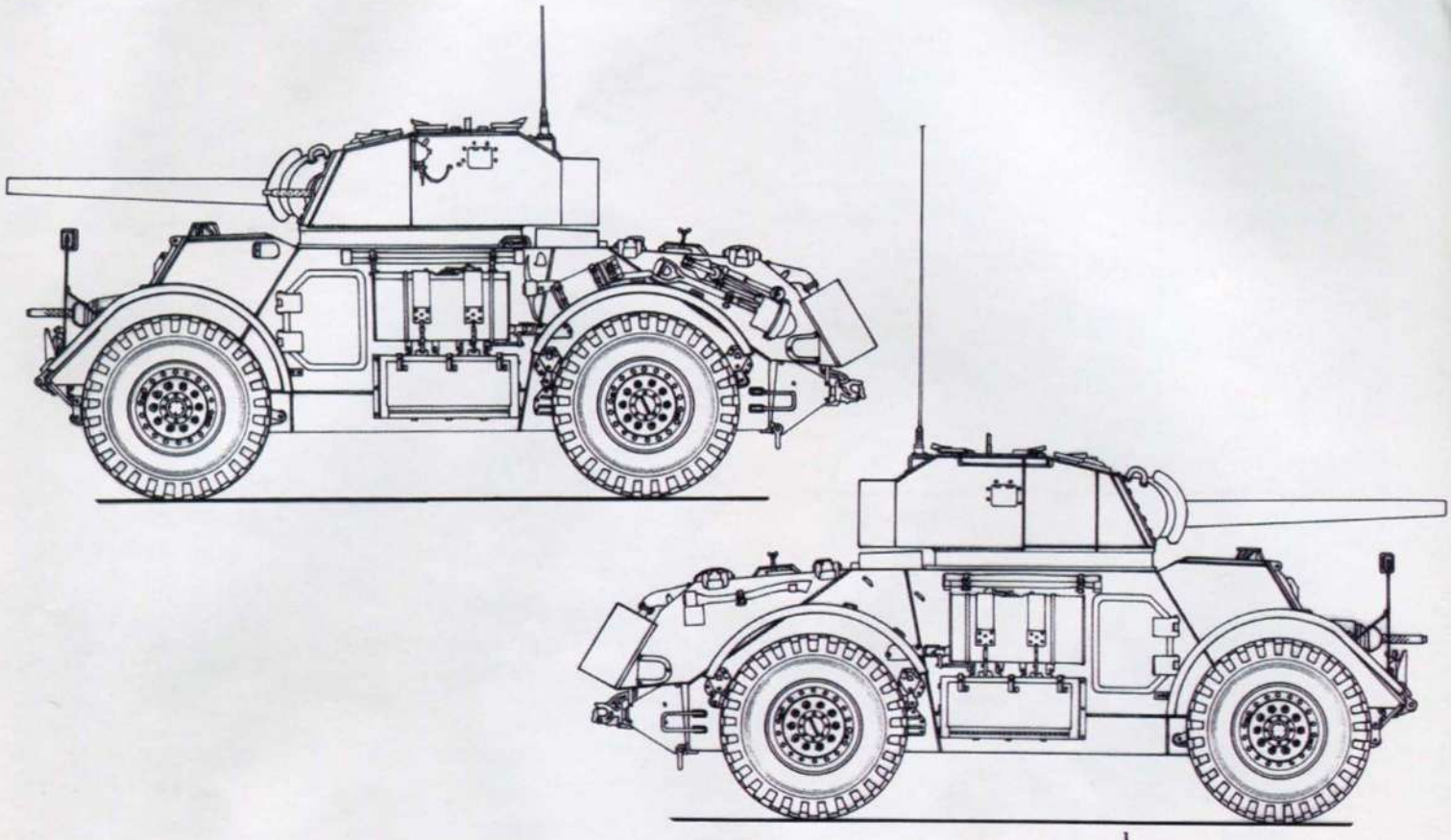
(DEBUT DE PRODUCTION)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008



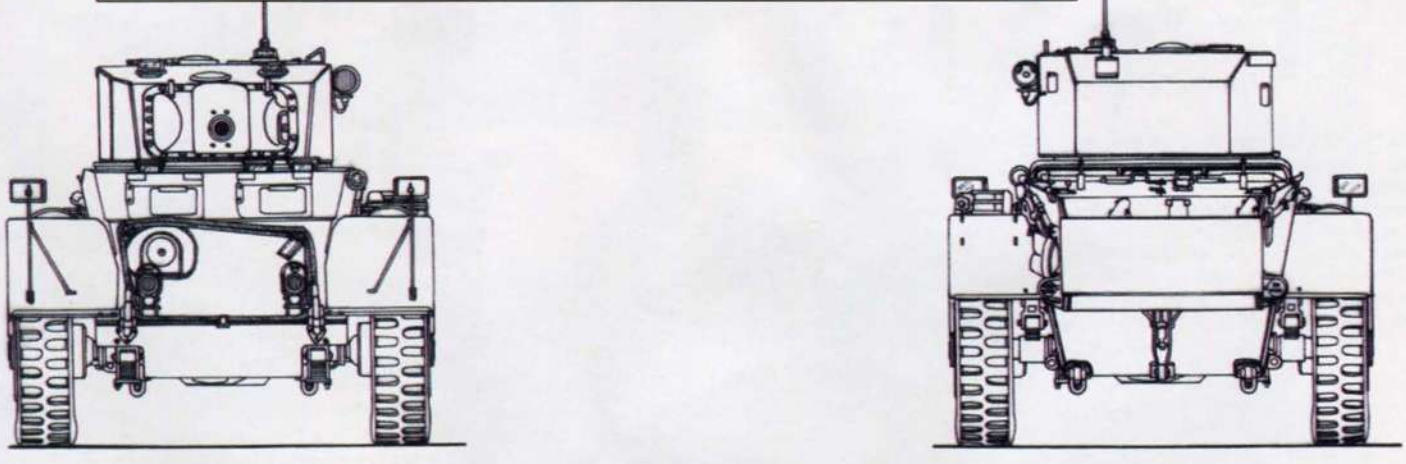


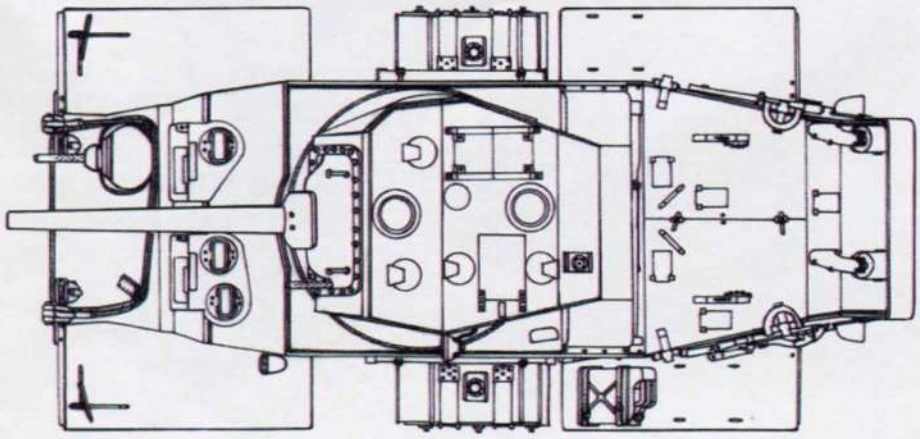


CHEVROLET T17E1M6 STAGHOUND I (TARDIF) (TOURELLE SHERMAN, CANON 75 MM) (SOUDAN)

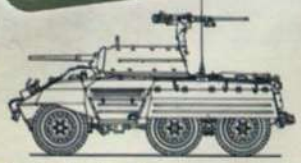
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008





COMPARATIF



M8 Light Armoured Car

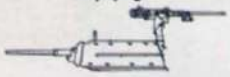
7,94T

Poids en ordre de marche

Vitesse sur route

Autonomie

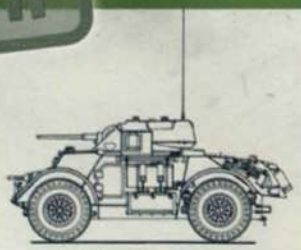
Equipage



Canon M6 de 37mm

Blindage maximum

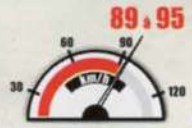
← 19mm



T17E1 Staghound

13,95T

Poids en ordre de marche



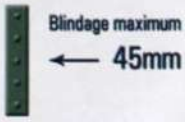
Vitesse sur route

400

Autonomie

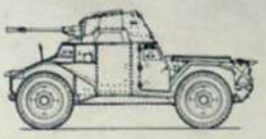
Equipage

Canon M6 de 37mm



Blindage maximum

← 45mm



Panhard 178

8,5T

Poids en ordre de marche

Vitesse sur route

Autonomie

Equipage

Canon SA 34 de 25mm

Blindage maximum

← 20mm

Daimler Armoured Car Mk 1

7,6T

Poids en ordre de marche

Vitesse sur route

Autonomie

Equipage

Canon Qf de 40mm

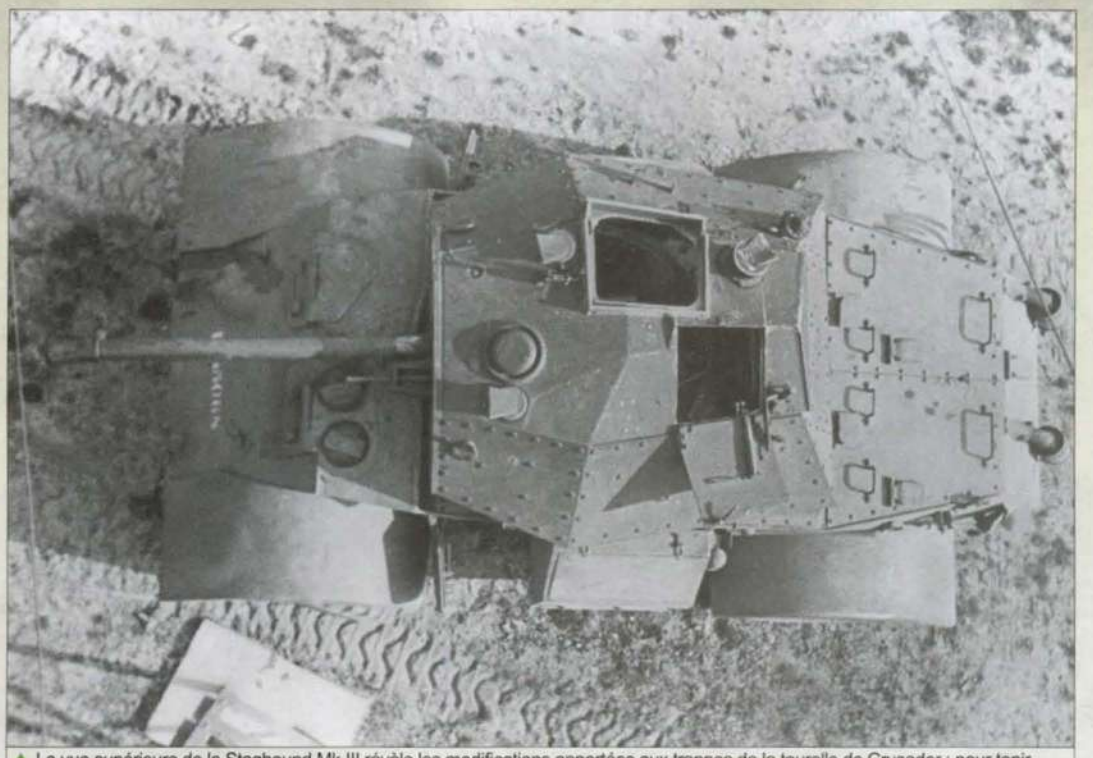
Blindage maximum

← 16mm

▼ Le Trooper Ernie Tester du 12th Manitoba Dragoons est allongé sur un lit de camp derrière sa Staghound, le 19 juillet 1944. Cette vue nous permet d'apprécier une partie du dispositif de « deep wading » installé sur la Staghound : les prises d'air se situant sous le blindage arrière sont occultées et leurs entrées sont redirigées vers les côtés, juste derrière les garde-boue. (LAC, M. Dean, PA-162419)

Comparaison entre la T17E1 et ses homologues alliés

Une simple analyse des chiffres permet de constater que la T17E1 Staghound doit être classée dans la catégorie des automitrailleuses lourdes. Si l'on tient compte de sa cuirasse, de son équipage de cinq hommes et de son armement, la T17E1 peut même être comparée à un char léger comme le Stuart M3A1, la vitesse en plus. Ces quatre modèles à roues sont généralement bien appréciés par les hommes qui les servent pour leurs capacités en terrains difficiles et leur excellente fiabilité. Conçu avant guerre, la Panhard 178 sert ici à étalonner les différentes automitrailleuses alliées. Loin d'être dépassée, elle ne peut toutefois cacher l'ancienneté de sa conception, notamment dans le domaine des performances. Malgré son poids, la T17E1 surclasse les autres engins dans le domaine de la mobilité. Malgré ses six roues, la M8 avoue quelques difficultés à se mouvoir lorsque le terrain se fait gras. Doté d'une autonomie sans équivalent et d'une protection capable de résister à des obus de 2cm allemands, l'engin assemblé par Chevrolet dispose d'une mobilité tactique supérieure aux autres automitrailleuses. Elle peut en effet s'aventurer dans des secteurs du front totalement inaccessibles à des véhicules plus légèrement protégés. Plus souple d'utilisation qu'un engin à chenilles, d'un entretien bien plus simple, la T17E1 Staghound peut être considérée comme une alternative valable au char léger. Dans les armées du Commonwealth, elle le remplace avantageusement dans bien des cas de figure.



▲ La vue supérieure de la Staghound Mk III révèle les modifications apportées aux trappes de la tourelle de Crusader : pour tenir compte de la structure du canon de 75mm, le poste du chef de char à droite est avancé, et sa trappe est pourvue d'un rebord blindé ; un épiscope est ajouté juste derrière. Rappelons que le canon de 75mm pouvait s'adapter sur les mêmes fixations que celui de *6 pounder*, comme sur le Cromwell. BTM

En décembre 1943, une troisième variante est étudiée (T17E3), dont la tourelle est remplacée par celle du *Howitzer Motor Carriage* M8 (sur châssis de char Stuart), armée d'un obusier de 75mm. Elle ne dépassera pas le stade du prototype car, à cette date, la production de la Staghound est terminée, Chevrolet se consacrant presque uniquement à la construction du fameux camion GMC 6x6. En lieu et place, la Grande-Bretagne, qui était à l'origine de cette demande pour une Staghound d'appui-feu, convertit elle-même certaines machines (le nombre reste inconnu) en remplaçant le canon de 37mm par un obusier de *3inch*. À noter que certaines sources indiquent que cette conversion fut en fait effectuée conjointement avec les Néo-Zélandais et uniquement en Italie. Le poste du co-pilote y est supprimé pour augmenter l'emport en munitions, et le lance-grenades de *2inch* est remplacé par un modèle de *4inch*. Afin de satisfaire cette même demande d'un engin d'appui-feu, en novembre 1943, les Britanniques développent enfin la Staghound III. La machine emporte une tourelle de Crusader armée d'un canon de 75mm sur une caisse de Staghound à l'aménagement intérieur modifié : mitrailleuse supprimée et réservoirs latéraux remplacés par des coffres de rangement. Cette version pourtant très attendue par la troupe est malgré tout abandonnée en novembre 1944 et n'a probablement pas été utilisée au combat. Aucune évidence photographique n'en subsiste. Elle semble cependant avoir équipé des unités polonaises en Angleterre. Elle sera livrée après-guerre à plusieurs nations amies dont le Danemark et le Canada notamment.

L'*Ordnance Comittee* place sa première commande de Staghound en 1942. Elle concerne 300 engins, dont 157 sont livrés fin 1942 et 143 début 1943.

▼ La Staghound Mk III montait une tourelle de Crusader sur la Staghound, et cette conversion n'a pas une allure incongrue, une preuve supplémentaire que la Staghound méritait son surnom de « char sur roues ». Il s'agit ici du prototype, dont la rotule de la mitrailleuse de caisse est encore présente, mais dont les réservoirs auxiliaires sont déjà remplacés par des coffres de rangement. BTM

▲ Le même véhicule quelques semaines plus tard, probablement en Hollande : le pare-brise élaboré de la Staghound est bien visible, tout comme la section de rail à l'avant, dont les extrémités sont peintes en blanc, et qui devait constituer un « pare-buffle » très efficace... L'Arm of Service Sign 17 sur fond noir avec bande blanche supérieure identifie les Headquarters d'un corps, ici le 2e Corps canadien. (BTM)

◀ Le *Lieutenant General* Simonds, commandant le 2e Corps canadien, regarde le *Canadian Grenadier Guards* traverser la Seine à Elbeuf, le 28 août 1944, à bord de sa Staghound personnelle. Le véhicule a été radicalement modifié : dépose de la tourelle et du blindage supérieur, ajout d'un pare-brise, d'une capote bâchée, et de mains courantes chromées probablement prélevées sur une voiture de tourisme. LAC, H. Aikman, PA-116585

Toutefois, au total, les commandes porteront sur 3 900 T17E des différents modèles, dont 3 844 (incluant les châssis destinés à la Staghound III) seront effectivement construits, essentiellement pour la Grande-Bretagne et le *Commonwealth*, d'abord au titre de l'Aide à la Défense puis de la loi Prêt-bail. La Grande-Bretagne percevra environ 3 000 T17E1 en 1942-43 et 1 000 T17E2 en 1943-44 (en réalité, seuls 789 T17E2 auraient été assemblés). Le complément de la production est semble-t-il resté aux États-Unis à des fins de tests, de recherches et de développements futurs. La production du T17E1 s'achève en décembre 1943 et la conversion du T17E2 au début 1944.

LA STAGHOUND AU COMBAT

Avec sa hauteur, son blindage épais, son large rayon d'action, ses grandes roues, la Staghound est particulièrement adaptée à la guerre dans le désert. Malheureusement ou plutôt heureusement, le temps que le véhicule n'entre en production, les combats en Afrique du Nord se sont conclus par la libération de la Tunisie en mai 1943. L'engin devra donc faire ses preuves en Europe. Les premières Staghound sont utilisées en Italie en 1943, puis en France à partir de juin 1944. Bien que généralement apprécié par les équipages pour sa fiabilité, sa facilité d'entretien et sa vitesse, malgré quelques déficiences mécaniques sur les débuts de série, un défaut du T17E1 apparaît bientôt : prévu pour le désert, l'engin est bien trop haut et trop large pour les espaces plus confinés de l'Italie ou de la Normandie, et constitue une cible un peu trop aisée à acquérir pour les canonniers ennemis. Sa pièce de 37mm tient bien sa place face au *2cm* de la plupart de ses adversaires allemands mais est largement surpassée par les versions tardives armées de canons de *5cm* (Puma) ou de *7,5cm kurz* (251/9 et 250/8). En outre, c'est déjà l'armement de la Daimler, qui quant à elle pèse près de deux fois moins lourd.Dans la nomenclature britannique, les versions de la Staghound sont ainsi répertoriées : *Mk. I* (auto-mitrailleuse T17E1 de base) ; *AA* (T17E2 antiaérienne) ; *Command* (armement retiré de la tourelle pour installer des postes radios supplémentaires, ou conversion plus radicale par la suppression de la tourelle, certains engins étant également dotés d'un pare-brise et d'une bâche de protection) ; *Mk. II* (avec obusier de *3inch*) ; *Mk. III* (avec tourelle de Crusader, canon de 75mm et mitrailleuse coaxiale Besa de 7,92mm). Citons également le projet « Bantu », destiné à tester un détecteur de mines électrique et installé sur une Staghound.

La Staghound est utilisée par la Grande-Bretagne et beaucoup de pays du *Commonwealth* (Australie, Nouvelle Zélande, Inde,

et surtout Canada), et sert aussi au sein de la Brigade « Piron » (brigade blindée belge). Dans l'Armée britannique, elle est en dotation au sein des *Armoured Car Regiments* et beaucoup plus rarement au sein des *Reconnaissance Regiments* des *Infantry Divisions*. L'*Armoured Car Regiment* constitue à partir de 1943 l'unité de reconnaissance rattachée au *Corps*, mais l'expérience des combats en Europe de l'Ouest modifie leur doctrine d'emploi. Ainsi, à partir d'août ou de septembre 1944, selon les unités, l'*Armoured Car Regiment* est rattaché à la division blindée lorsque le régiment de reconnaissance équipé de Cromwell y devient un quatrième *Armoured Regiment*, pour former des *Brigade Groups* équilibrés comprenant ainsi deux régiments blindés et deux bataillons d'infanterie chacun. L'*Armoured Car Regiment* est équipé de quatre T17E1 dans chacun des quatre *Squadron HQ* et de trois T17E1 dans le *Regimental HQ*, soit un total de dix-neuf engins par régiment. Le T17E2 équipe en théorie certaines *Anti-Aircraft Troops*, à raison de cinq par *Squadron*, ce qui ferait un total de vingt par régiment, mais il n'a jamais été trouvé de photographie attestant leur utilisation au combat, un fait très étonnant vu leur nombre.

LES STAGHOUND CANADIENNES

Lorsqu'elle est informée en 1943 de la livraison de ses premières Staghound, l'Armée canadienne décide de concentrer ces nouvelles automitrailleuses dans les unités blindées, réservant la Fox et la Humber plus légères aux divisions d'infanterie, dont le Génie est principalement équipé de ponts de la Classe 9 (pour 9 tonnes). L'organisation tactique britannique est tout d'abord adoptée, mêlant automitrailleuses lourdes et légères au sein des *Armoured Car Regiments*. Mais les Daimler et Humber britanniques arrivent en nombre trop limité, et l'efficacité de la Fox canadienne (copie de la Humber *Mk. I* ou *II*) est mise en doute : début 1944, son armement consistant en une mitrailleuse lourde de 12,7mm et d'un Besa de 7,92mm est en effet bien insuffisant. Humber et Daimler sont donc réservées aux divisions d'infanterie, et la Staghound devient le matériel standard de L'*Armoured Car Regiment*.

En février 1944, l'Armée canadienne a déjà perçu 128 Staghound et a constitué le *1st Armoured Car Regiment* (*Royal Canadian Dragoons*) attaché au *I Corps* combattant en Italie. Cette unité n'est dotée que de quatorze Staghound sur les soixante-six attendues et les livraisons ne se feront que très progressivement au cours des mois suivants. En revanche, le *18th Armoured Car Regiment* (*12th Manitoba Dragoons*), attaché au *II Corps* et destiné à combattre en Normandie, perçoit sa dotation totale et est donc presque exclusivement équipé de Staghound. L'engin est tellement apprécié par les Canadiens que le *Lieutenant-General* Simonds, commandant le *II Corps*, se réserve pour son usage personnel deux Staghound, dont l'une est convertie en véhicule de commandement.

La Staghound est aussi la base d'une conversion très originale en novembre 1944, par le *12th Manitoba Dragoons* qui cherche depuis longtemps à améliorer la puissance de feu de ses automitrailleuses. La Staghound *Mk. III*, avec sa tourelle de Crusader armée d'un canon de 75mm pouvant tirer des obus explosifs, se fait attendre, et le régiment obtient l'accord du QG de la *1st Canadian Army* de Crerar pour emprunter quatre rails *Mk. I* et un lot de *rockets* de *60lb*, identiques au type installé sur le Typhoon, auprès de la *RCAF* (*Royal Canadian Air Force*). Une Staghound est convertie rapidement par le *40th Light Aid Detachment* en soudant les rails par paire sur un pivot de chaque côté de la tourelle, l'ensemble étant relié au masque du canon pour permettre le contrôle de l'élévation. Les modifications sont terminées le 19 novembre, et l'engin est testé à partir du lendemain à Saint-Philipsland, aux Pays-Bas. Les résultats sont prometteurs, mais la portée des *rockets* est très variable selon l'inclinaison du sol et la nature du terrain : entre 90 et 2 700 mètres !

▼ Ce qui semble bien être l'unique photo de la 1ère « Staghound Rocket Launcher » développée par les Canadiens en novembre 1944 : le montage est semblable à celui qu'on retrouvera plus tard sur les Sherman des *Coldstream Guards*, qui s'inspirèrent d'ailleurs des Canadiens. Le rangement sur l'emplacement du réservoir est retenu par… un dossier de siège de Jeep ! BTM

T17E1 Staghound

Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008

Staghound T17E1
Unité inconnue
Armée canadienne
Pays-Bas, mai 1945

Staghound T17E1
15th Ponanski Ulan Regiment
Armée polonaise
Italie, 1944

Staghound T17E1
18th Armoured Car Regiment
12th Manitoba Dragoons
Armée canadienne
Elbeuf, France, 28 août 1944

Staghound *Anti-Aircraft*
Véhicule antiaérien
Unité inconnue
France, 1944

▲ Le 8 septembre 1944, le *Major General* Verney, commandant la *7th Armoured Division*, entre à bord de sa Staghound dans la ville belge de Gand tout juste libérée. L'insigne de la division est visible au-dessus du Signe AoS 40 sur fond noir (*Divisional HQ*). La tache devant le poste du conducteur était faite d'une peinture spéciale pour détecter les gaz. À noter l'embase d'antenne supplémentaire qui remplace l'épiscope du co-pilote. BTM

En outre, la précision est plus que douteuse. En prime, les projectiles n'explosent pas quand la cible est trop proche. En revanche, ni l'équipage ni le véhicule ne sont affectés par le tir. La *1st Canadian Army* recommande donc au *Canadian Military Headquarters* (*CMHQ*) à Londres de poursuivre le développement d'un tel blindé. Il semble que la Staghound ainsi convertie ait été conservée et utilisée par le *12th Manitoba Dragoons* ; d'autres conversions auraient même été envisagées pour le franchissement du Waal mais le projet aurait été abandonné.

Après une étude approfondie, le *CMHQ* présente en janvier 1945 son propre modèle de la « Staghound *Rocket Launcher* ». Les rails *Mk. I* n'étant pas satisfaisants, les ingénieurs britanniques qui participent au projet proposent d'utiliser des lanceurs à spirale SEAC, avec des *rockets* de *3* ou *5inch* semblables à celles utilisées sur le Land Mattress. Le *War Office* britannique est en effet très intéressé par le lanceur mais pas par le véhicule en particulier. Un projet d'engin sans tourelle et uniquement armé de *rockets* est mis en route mais le travail continue sur la Staghound. Un lanceur à six rails spiralés est développé puis commandé à une fonderie de Birmingham. Les résultats sont toutefois décevants et le projet annulé en juillet 1945. Cependant, le *1st Canadian Base Workshop* a fabriqué un lanceur de huit tubes, placés quatre par quatre de chaque côté de la tourelle d'une Staghound. La fixation s'effectue par un jeu de lames et de tubes métalliques, et l'ensemble est toujours relié, avec un contrepoids, au masque du canon, un peu à la façon du lanceur sur un Sherman Calliope. Un viseur sommaire est installé sur le toit de la tourelle pour régler la portée. Prêt le 5 avril 1945, l'engin est testé le 26 dans les Galles du Sud : 35 *rockets* sont tirées avec de bons résultats, mais le tir a endommagé les garde-boue arrière et les extincteurs. Plus grave, l'érosion des rails en acier est telle que l'un d'eux arrache l'empennage d'une *rocket*. Des tubes en aluminium sont donc commandés à une firme de Slough et les tests reprennent en décembre 1945 :

▼ La vue latérale gauche d'une Staghound de fin de production, le modèle le plus fréquent, montre que les tapes de tir de tourelle ont complètement disparu. La taille des roues est étonnante, et la silhouette massive de l'engin dégage une impression de puissance confirmée au combat, du point de vue de la motorisation en tout cas. BTM

▲ Le 2e modèle de « Staghound Rocket Launcher » présenté le 26 avril 1945 est beaucoup plus soigné : ressemblant un peu à des casiers de Wurfrahmen allemandes, les lanceurs permettent de tirer huit *rockets* plus courtes, et l'on distingue le contrepoids au-dessus du canon de 37mm. L'insigne à la feuille d'érable identifie bien un engin canadien. LAC, A. Cole, PA-166381

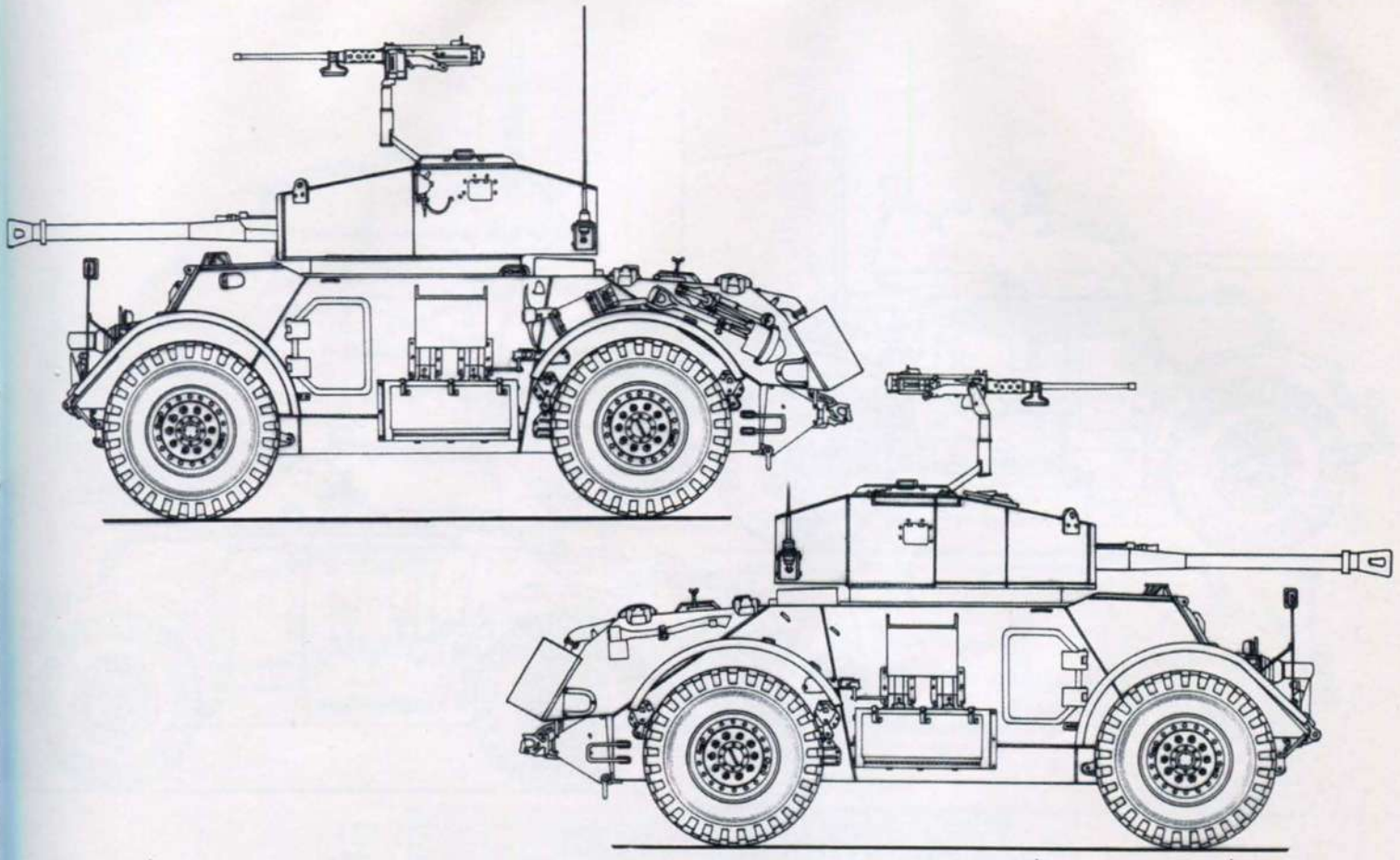
les résultats sont satisfaisants, mais la guerre est finie, et l'Armée britannique n'est plus intéressée que par des lanceurs fumigènes ou chimiques. Devenue inutile, la Staghound est alors renvoyée au Canada.

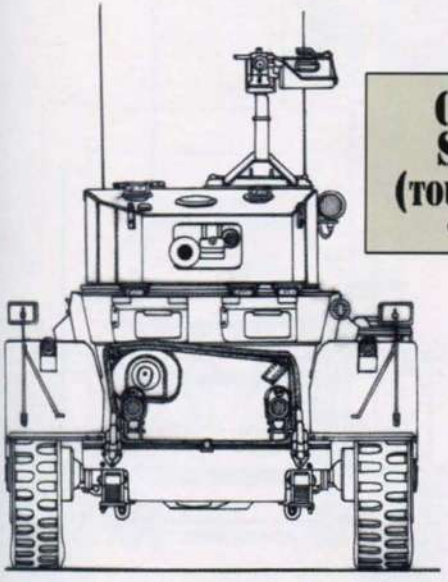
ÉPILOGUE

Après-guerre, la Staghound est rétrocédée à plusieurs pays de l'OTAN (Belgique, Danemark et Pays-Bas) mais aussi à des nations africaines (Rhodésie et Soudan entre autres), moyen-orientales (Liban et Israël) ou encore d'Amérique du Sud (Cuba, Nicaragua, etc.) Plus ou moins modifiées, avec parfois des tourelles entièrement nouvelles armées d'un canon de *6 Pounder* ou de 75mm, les Staghound sont parfois encore opérationnelles ou gardées dans les unités de réserve jusque dans le milieu des années 80 ! Un exploit pour un engin conçu cinquante ans auparavant et une belle reconnaissance de la réussite de Chevrolet qui, rappelons-le, concevait pourtant là son premier véhicule blindé ! ■

▶ La 2e « Staghound Rocket Launcher » au cours des mêmes essais de tir : l'élévation étant réglée via une fixation sur le masque de canon, le tube de 37mm suit le même angle que le lanceur. On comprend que la puissance des huit *rockets* ait pu endommager les garde-boue si le tir était effectué de face… LAC, A. Cole, PA-166388

▲ Après-guerre, la Staghound est rétrocédée à de nombreux pays de l'Otan ou « sous protection » britannique : ici, un engin photographié au Soudan. La peinture est beaucoup plus foncée que sur les engins du Commonwealth, et le réservoir auxiliaire est plus court et plus large que le modèle standard. Un pivot pour une mitrailleuse a été installé sur le côté de la tourelle. BTM

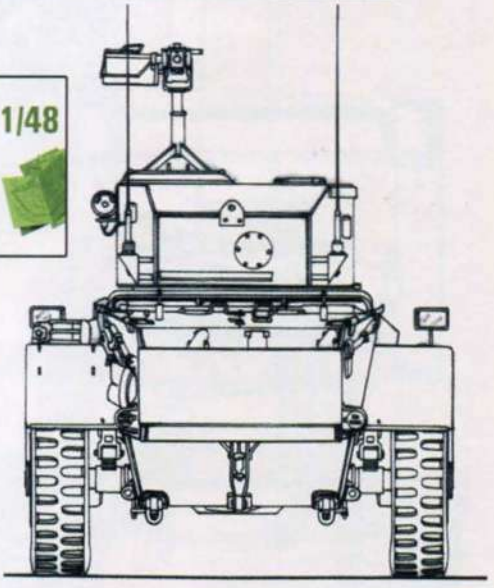


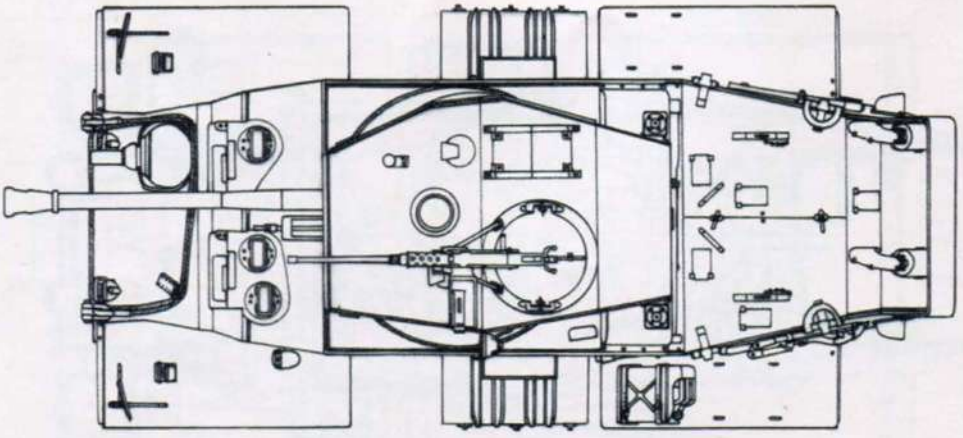


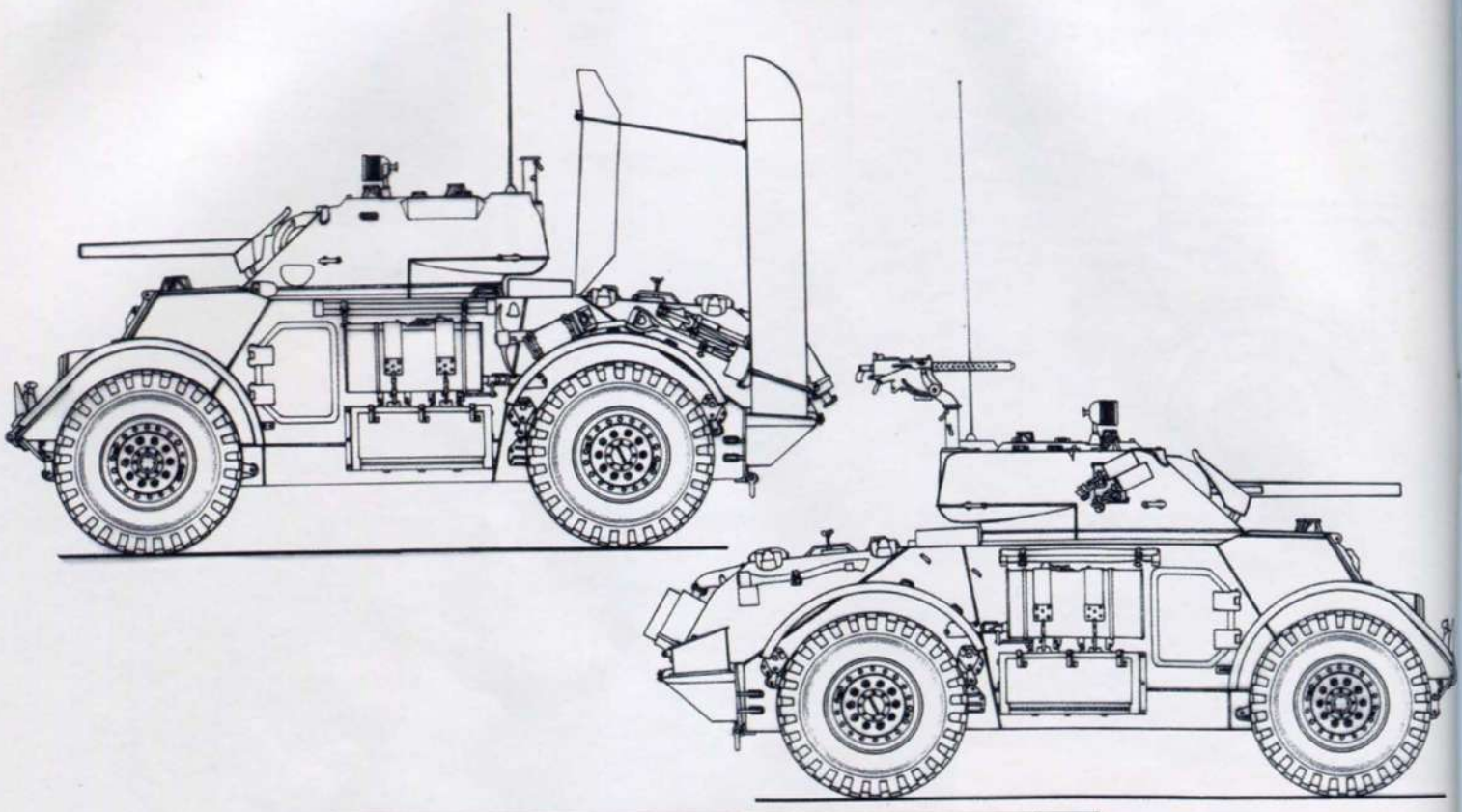
CHEVROLET T17E1M6 STAGHOUND I (TARDIF) (TOURELLE AEC MK.III) (LIBAN)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008



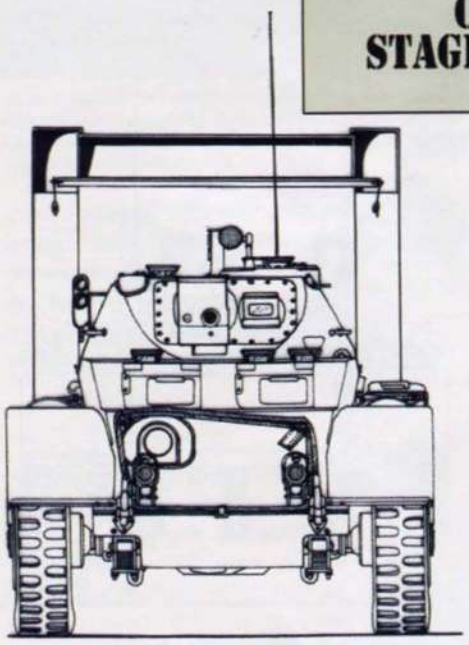


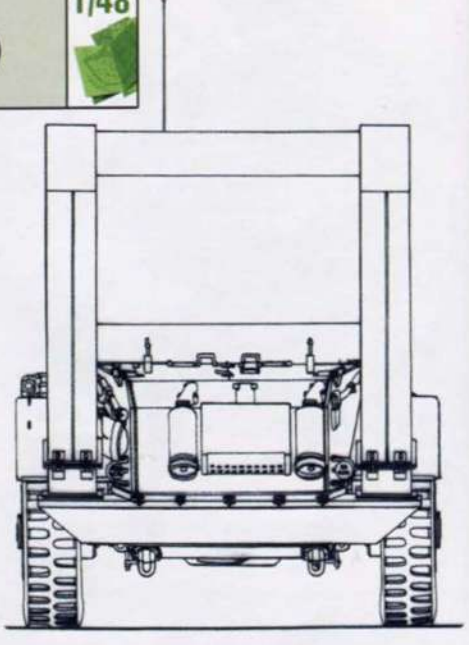


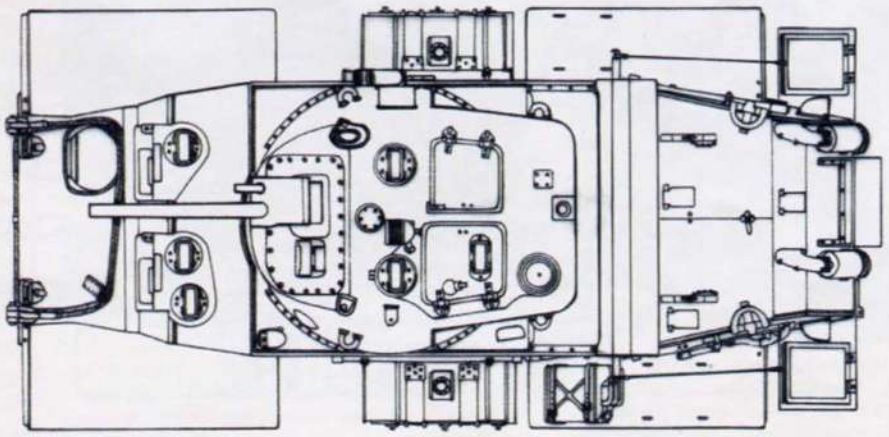
CHEVROLET T17E1M6 STAGHOUND II 3 CS (DEEP WADING)

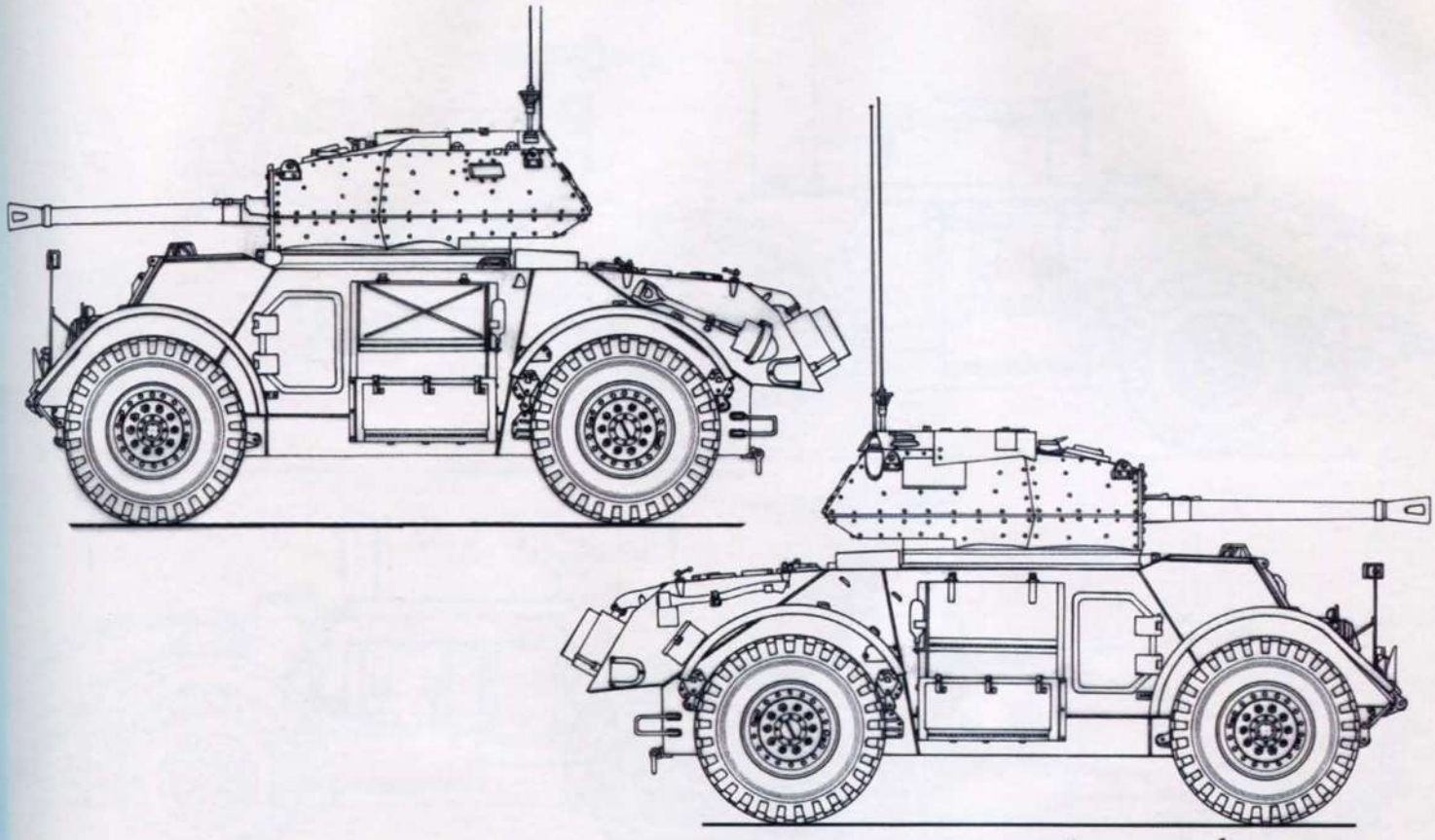
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008





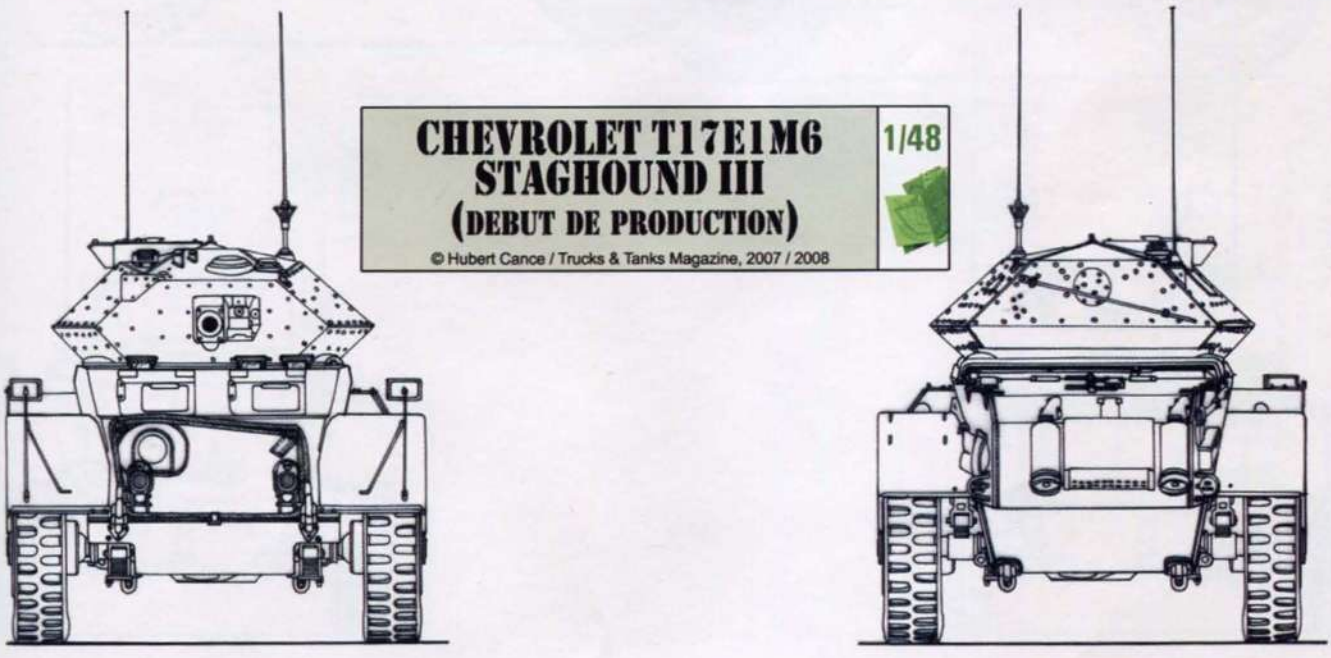


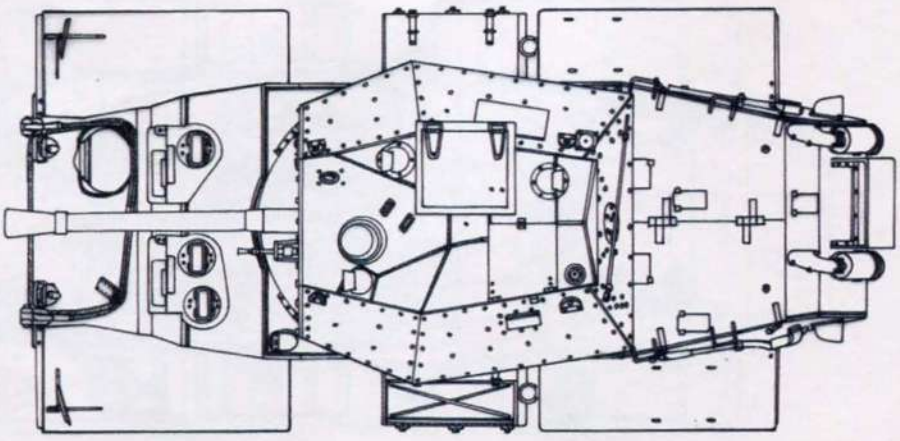


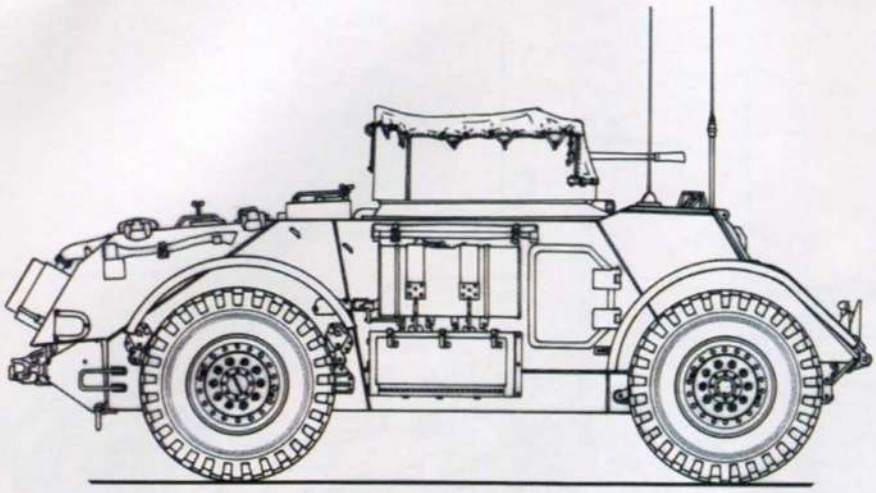
CHEVROLET T17E1M6 STAGHOUND III (DEBUT DE PRODUCTION)

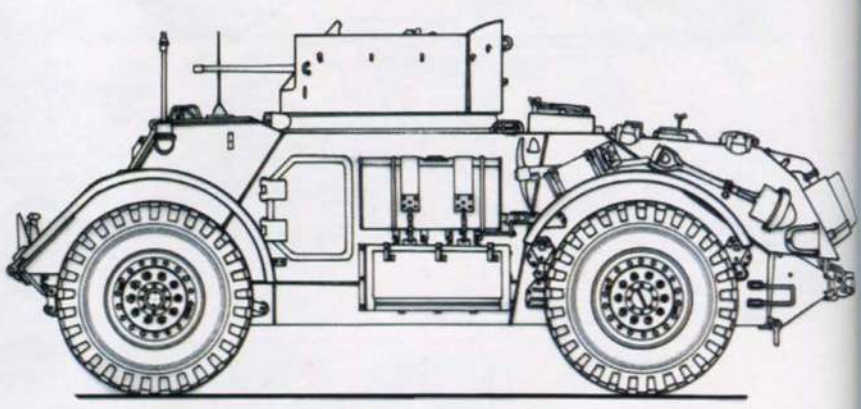
1/48

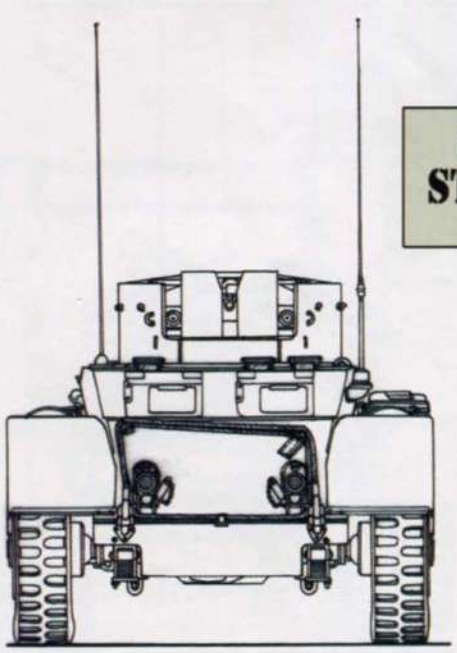
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008







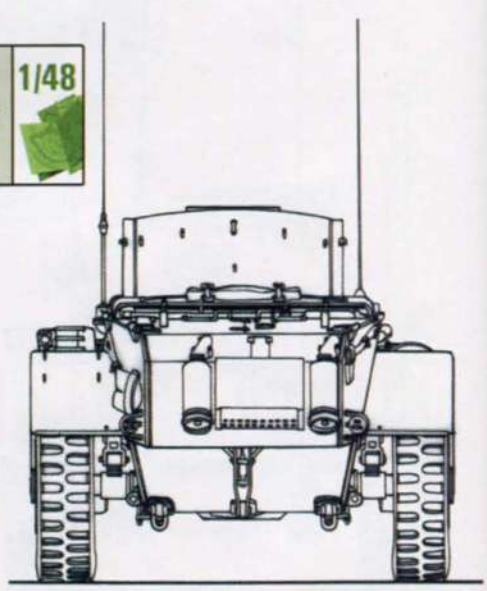


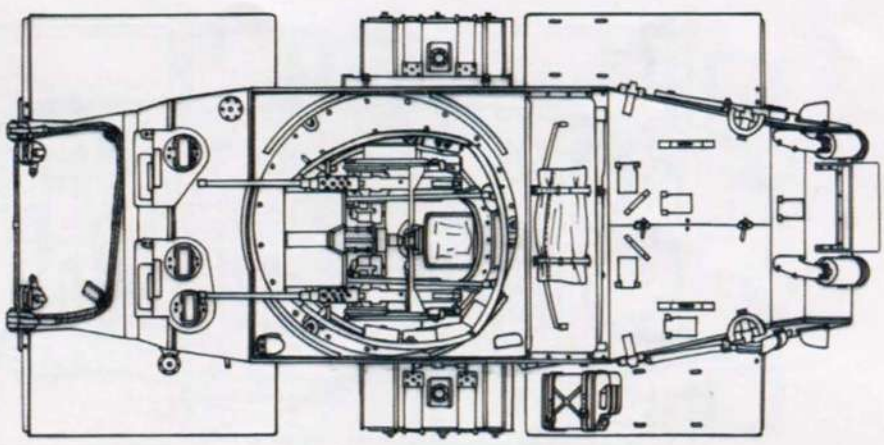


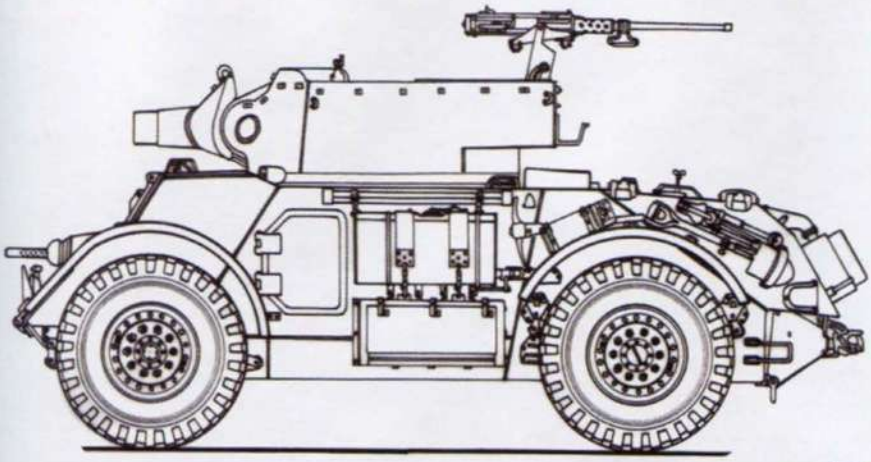
CHEVROLET T17E2M6 STAGHOUND ANTIAERIEN

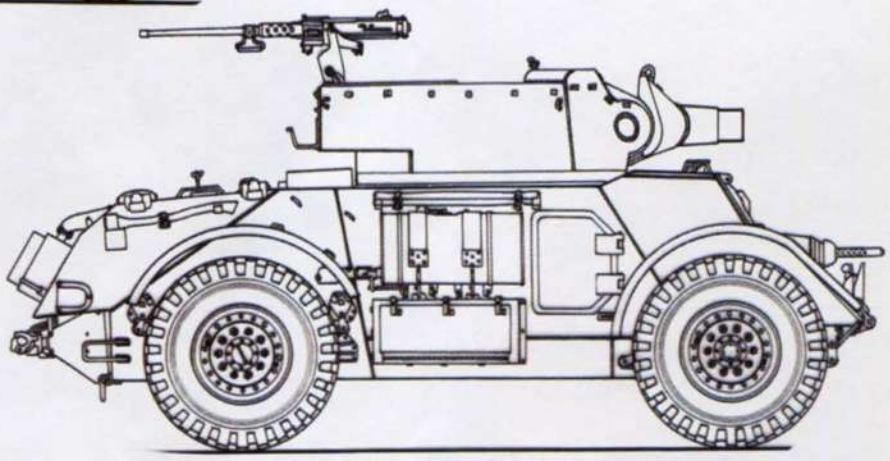
1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008





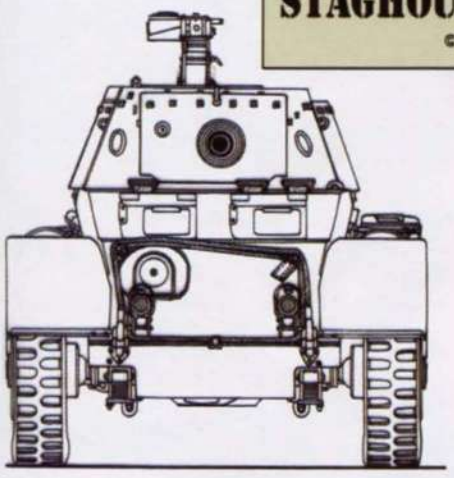


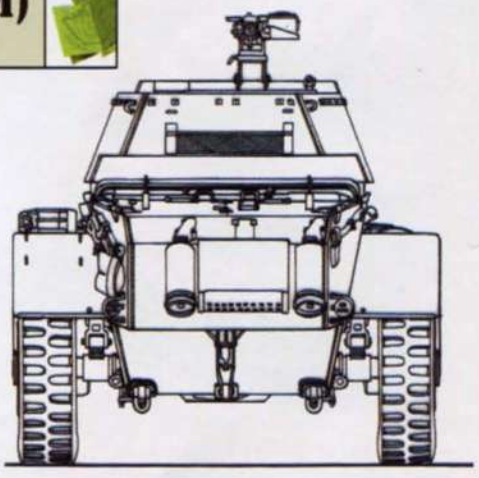


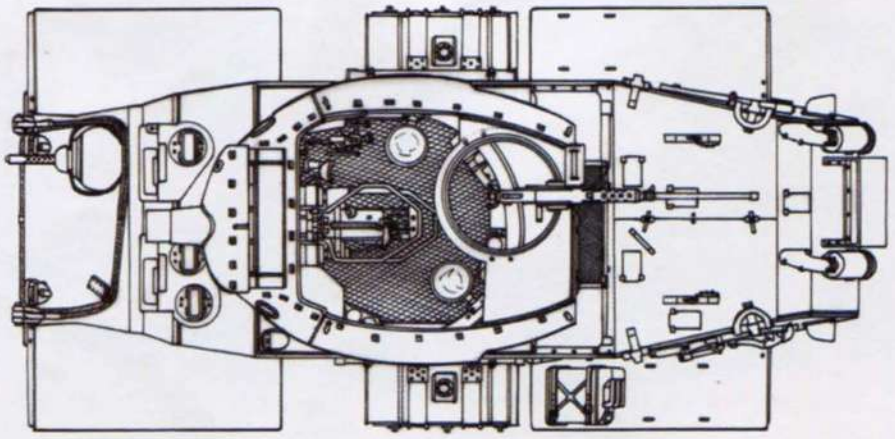
CHEVROLET T17E3M6 STAGHOUND (TOURELLE M8 75 MM)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008





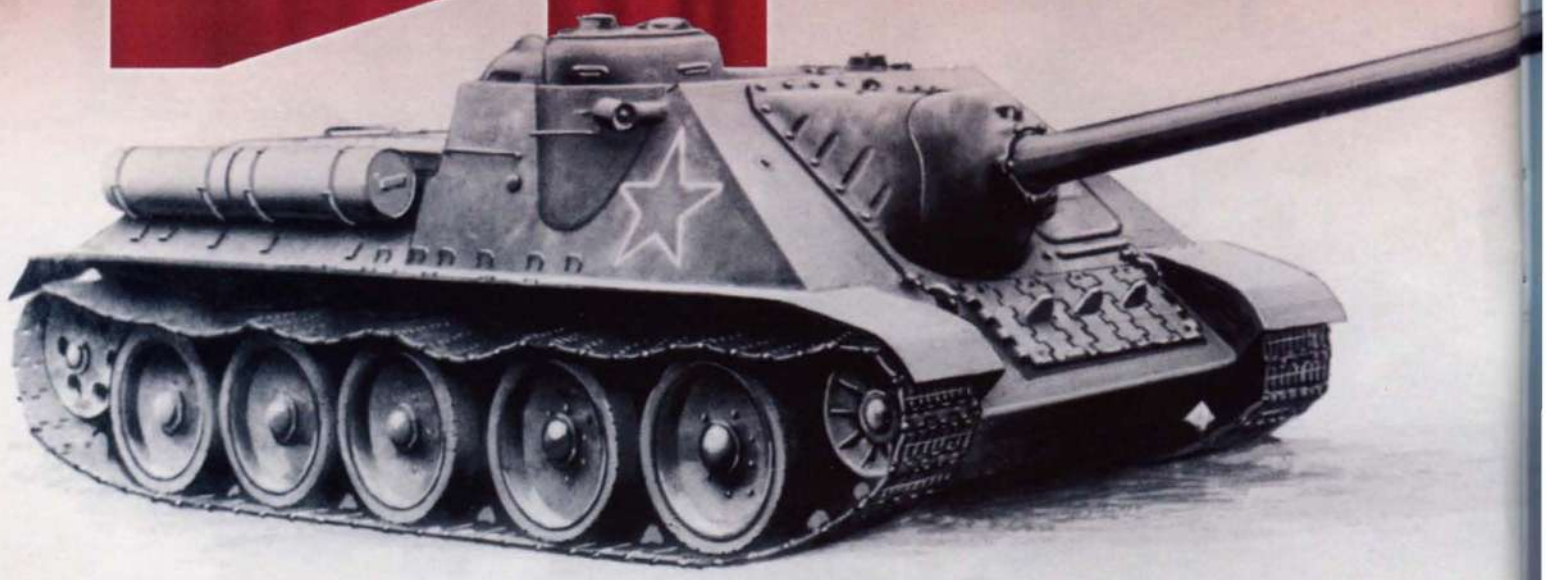


SU-100

LE VERITABLE « ZVEROBOY »

Le virage technologique amorcé en 1943 par la *Panzerwaffe* remet totalement en cause la supériorité des blindés soviétiques sur leurs adversaires du *Reich*. Cette même année, l'apparition au sein de l'arsenal stalinien de la pièce de 85mm ne change en rien la réalité du terrain, Tiger et Panther continuant de régner en maîtres sur les steppes. Pour les Soviétiques, il est grand temps de mettre en service un engin capable de prendre à partie les machines allemandes présentes et à venir. Pour ce faire, les arsenaux soviétiques disposent en nombre du puissant canon de 122mm A19. Toutefois, sa faible cadence de tir et ses performances balistiques relativement médiocres l'empêchent de faire jeu égal avec les derniers modèles de canons allemands de *8,8cm* et *7,5cm*. Les autorités russes responsables du développement des blindés et de l'artillerie décident alors de mettre à l'étude un engin équipé d'un tube de 100mm tirant un obus à haute vitesse initiale dérivé de la pièce de marine B-34. Ce n'est pas la première fois que les Soviétiques veulent armer l'un de leurs blindés avec ce tube, mais sa disponibilité réduite et son encombrement ont jusqu'à présent fait capoter toutes ces tentatives. La fin de l'année 1943 voit enfin le S-34 disponible en nombre suffisant pour enfin espérer lancer une production en grande série.

Par **LAURENT TIRONE**



▲ Le SU-100 est un adversaire mortel pour tous les *Panzer*. L'inverse est aussi vrai car l'engin ne bénéfice pas d'une protection suffisante pour engager un duel avec un char comme un Panther.

UNE CONCEPTION PRÉCIPITÉE

Le 28 décembre 1943, l'usine « Ouralmash » (*UZTM*) reçoit de Moscou une directive lui ordonnant de concevoir un canon automoteur. Le calendrier des opérations se résume à trois dates. Quinze janvier 1944, étude et développement d'un nouveau chasseur de chars moyen équipé du canon de 100mm S-34 sur la base du châssis du char T-34. Vingt février, mise en chantier et début des tests préliminaires du premier prototype. Vingt-cinq février, début des essais officiels avant la mise en production ! On le voit, les délais sont courts... Lancés dans une telle course contre la montre, les ingénieurs soviétiques font le choix pragmatique de la casemate afin de réduire le temps nécessaire à la mise au point d'une tourelle et de ses mécanismes toujours complexes. En tout et pour tout, la *Zavod 92* ne dispose que d'un peu plus d'un mois pour étudier, tester et lancer la fabrication du nouveau blindé. Des délais bien trop courts compte tenu des difficultés techniques liées à une telle entreprise.

Au vu des plans fournis, force est de constater que le 100mm modèle S-34 ne s'intègre pas dans la casemate montée sur la caisse du T-34. L'agencement du poste de pilotage et des trappes d'accès est fortement contrarié par la volumineuse culasse. De plus, la distance parcourue lors du recul de la pièce

est trop importante par rapport à l'espace disponible dans l'étroite superstructure. Comme si cela ne suffisait pas, l'implantation frontale du S-34 induit une augmentation de poids de plus de 3,5 tonnes sur l'avant du véhicule ; déplacement du centre de gravité qui laisse présager de gros problèmes de fiabilité et d'usure pour les suspensions et le train de roulement, ceci sans compter avec les inévitables répercussions sur la mobilité. Les modifications et transformations nécessaires pour pouvoir intégrer la pièce sont donc considérables. Le poste de pilotage doit notamment être repensé pour pouvoir déplacer les commandes de 10 centimètres vers la gauche. Le défi est titanesque et il devient rapidement évident que les délais ne sauraient être respectés, ce malgré l'insistance du *TsAKB* (le bureau central de l'artillerie).

▲ Berlin, mai 1945. Des officiers soviétiques passent en revue des équipages de SU-100. Même si son tube de 100mm ne peut rivaliser avec celui de 152mm d'un SU-152, son obus explosif lui permet de jouer efficacement son rôle de canon automoteur. DR

Parallèlement au développement laborieux du modèle équipé du S-34, « Ouralmash » demande à l'ingénieur Pietrov de la *Zavod 9* de travailler sur un nouveau prototype intégrant un autre dérivé du B-34. Cette nouvelle mouture prend la dénomination de D-10. Si deux versions aux caractéristiques mécaniques légèrement différentes de ce canon coexistent, le D-10T et le D-10S, leurs performances balistiques sont toutefois sensiblement égales. Dans leurs documents officiels, les Soviétiques ne font d'ailleurs pas de distinction entre elles, reprenant indifféremment la désignation générique de D-10. Il faudra attendre l'après-guerre pour que les engins équipés d'un tube ou de l'autre se voient accoler le « T » ou le « S » pour les différencier. La carrière de cette pièce de 100mm ne se limite d'ailleurs pas à armer un chasseur de chars et servira de base à un modèle antiaérien. L'intégration de ce canon sur le châssis du T-34 ne va pas non plus sans poser quelques problèmes, notamment en raison de la longue volée du canon qui tend à déséquilibrer l'ensemble. Des difficultés techniques qui n'ont cependant rien d'insurmontable au vu des avantages du D-10. Inférieur en poids et en dimensions au S-34, la nouvelle pièce se révèle plus facile à installer en casemate. Les ingénieurs travaillent d'arrache-pied et un premier *Obiekt* (prototype) est réalisé malgré les délais très courts. Une brève campagne d'essais, sur 150 kilomètres et seulement 30 tirs, menée le 3 mars 1944 au sein même de l'usine, valide la viabilité du prototype. Le véhicule est prêt pour une batterie de tests plus poussés. Du 9 au 27 mars, les Soviétiques procèdent à plus de mille tirs et testent le châssis sur 864 kilomètres. Au final, l'engin, entre-temps désigné SU-100 ou *Samakhodnaya Artileriskaya Ustanovoka 100*, est accepté pour une production en série moyennant quelques modifications mineures.

Dans le même temps, le *TsAKB* insiste auprès de l'usine « Ouralmash » pour que le futur chasseur de chars intègre, coûte que coûte, le S-34. Malgré les difficultés et après de longs débats, le *GKO* (*Gosudarstvennij Komitet Oboroniy* ou Comité National de Défense) demande aux ingénieurs de la *Zavod 9* d'obtempérer et d'étudier la faisabilité de la conversion. La pièce est alors considérablement retravaillée pour pouvoir être installée sur le châssis. Ce projet controversé prend la désignation de SU-100-2. Les dimensions du S-34 sont ainsi revues à la baisse et le recul de la culasse diminué de 16 centimètres par un ensemble de systèmes hydrauliques particulièrement compliqués.

La confrontation entre les deux engins sur un polygone de tir finit pourtant par tourner à l'avantage du canon automoteur armé du D-10 et l'option du S-34 est écartée ; enfin ! Avec ce canon, les tankistes russes tiennent un chasseur de chars capable de s'opposer avec succès aux blindés allemands de dernière génération.

LE D-10 OU LA PUISSANCE DE FEU RETROUVÉE

Le canon de 100mm de 50 calibres se révèle polyvalent. Il peut en effet tirer un projectile perforant BR-412 B à près de 895m/s ou bien un obus explosif à fragmentation OF-412. Selon les circonstances de la bataille, il est donc capable de jouer le rôle d'un canon automoteur ou celui d'un chasseur de chars. Cette flexibilité est le point fort d'un engin au demeurant exempt de défauts importants, un véritable exploit compte tenu de sa mise au point complexe et brusquée. Le D-10 affiche des performances anti-chars impressionnantes. L'obus BR-412 B perfore plus de 160mm de blindage à 1 000 mètres et encore 100mm à 1 500 mètres sous une incidence de 60°. À deux kilomètres, son perforant est toujours capable de percer 125mm de blindage vertical. Ce n'est qu'après-guerre que la dotation en obus comprendra aussi des obus *HEAT* (charge creuse) ou sous-calibrés capables de transpercer plus de 20 centimètres d'acier à 1 000 mètres de distance.

▲ Bohème, mai 1945. Comme pour les T-34/85, ce SU-100 sert de transport de troupes improvisé à ces soldats pour qui la guerre est sur le point de se terminer. DR

Les capacités offensives du SU-100 sont par contre amoindries par sa faible dotation en munitions. Les tankistes russes disposent de seulement 33 coups panachés entre 18 perforants (BR-412B) et 15 explosifs à fragmentation (OF-412). Les projectiles de 100mm sont en effet plus longs que ceux de la pièce de 85mm par exemple. Un handicap qui reste mesuré car, grâce à leur puissance d'arrêt, tout coup au but engendre la plupart du temps la mise hors de combat de la cible. Dans le cadre de la lutte antichar, l'engin souffre des restrictions habituelles des canons d'assaut, c'est-à-dire le débattement latéral limité de son canon ; ici, en l'occurrence, 10° à droite et à gauche. À noter que ce « défaut » intrinsèquement lié au choix de la casemate est contrebalancé par l'absence de tourelle et donc une silhouette plus discrète. Autrement dit, le SU-100 a le défaut de ses avantages et inversement. Enfin, alors que la majorité des blindés russes sont équipés d'une mitrailleuse standard de 12,7mm *DShK* 1938 (*Degtyereva-Shpagina Krasnoi Pulemet 1938 g*) pour leur défense rapprochée et antiaérienne, les chasseurs de chars ont en commun l'absence d'armement secondaire. Les SU-100 ne peuvent donc pas approcher de trop près de l'infanterie adverse qui aurait tôt fait de les mettre hors de combat.

Des tests menés sur des véhicules de prise démontrent que le SU-100 peut frontalement engager avec de bonnes chances de succès les chars Tiger I et Panther à 1 500 mètres de distance. Le blindage latéral du Ferdinand, avec ses 80mm d'épaisseur, est quant à lui percé à plus de 2 000 mètres. Avec ce nouveau chasseur de chars, les *Panzer* perdent une partie des avantages que leur conférait la portée supérieure de leurs armes principales et, surtout, leurs cuirasses ne peuvent résister à une telle puissance de feu. Cette allonge doit néanmoins être relativisée par la qualité inférieure des optiques de tir russes par rapport à leurs homologues allemands.

La production de masse du SU-100 voulue par le Kremlin est malheureusement contrariée par des problèmes de fiabilité de l'obus perforant BR-412 B. Sa fabrication demande un soin particulier que l'appareil industriel soviétique a du mal à standardiser. Conséquence, ces dysfonctionnements engendrent une baisse des performances antichars au point que la production de l'automoteur finit par être momentanément stoppée ! Les Soviétiques considèrent en effet que les qualités balistiques du BR-412 ne justifient pas la mise en service de ce blindé. Pour ne pas perdre de temps et continuer à maintenir des cadences de production élevées, les châssis en cours de montage sont réarmés du canon de 85mm D-5S, en attendant que les problèmes évoqués soient résolus. Le véhicule hybride ainsi créé prend le nom de SU-85M. Ce n'est qu'en décembre 1944 que les ingénieurs soviétiques réussissent enfin à fiabiliser le projectile défectueux et à relancer la production du SU-100.

▼ Ces deux SU-100 appartenant au 348e Régiment de canons d'assaut lourds de la Garde ne font que traverser une ville en ruine. Malgré la puissance de son canon, l'automoteur soviétique est mal à l'aise en milieu urbain car la longue volée de son tube limite ses mouvements. De plus, sa casemate fixe le rend bien peu réactif face aux changements de situations. DR

Copyright © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008

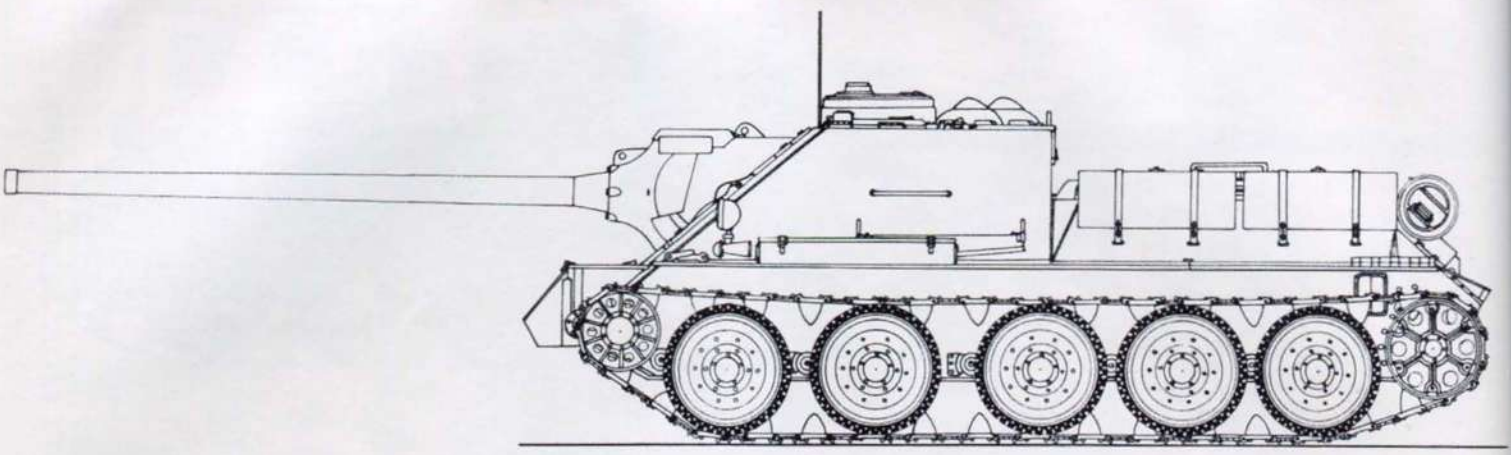
SU-100
1e Corps Blindé de la Garde
Armée Rouge
Hongrie, janvier1945

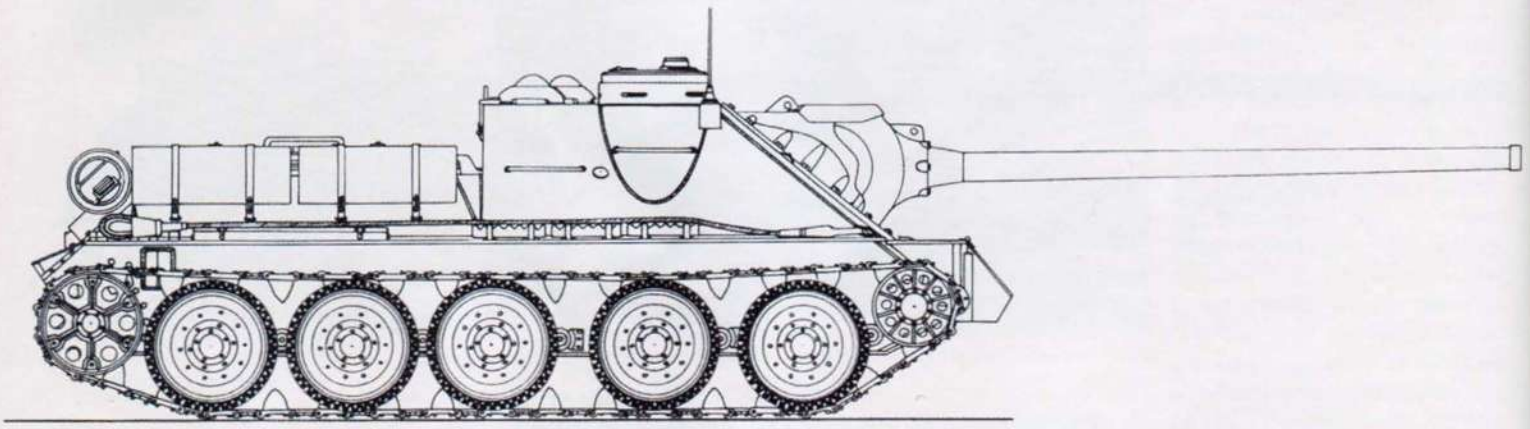
SU-100
2e Front Ukrainien
Armée Rouge
Brno, avril1945

SU-100
Unité inconnue
Armée Rouge
Bohème, mai1945

SU-100M
Unité inconnue
Armée Egyptienne
Suez, novembre 1956

SU-100M
Unité inconnue
Armée égyptienne
Guerre du Kippour, octobre 1973

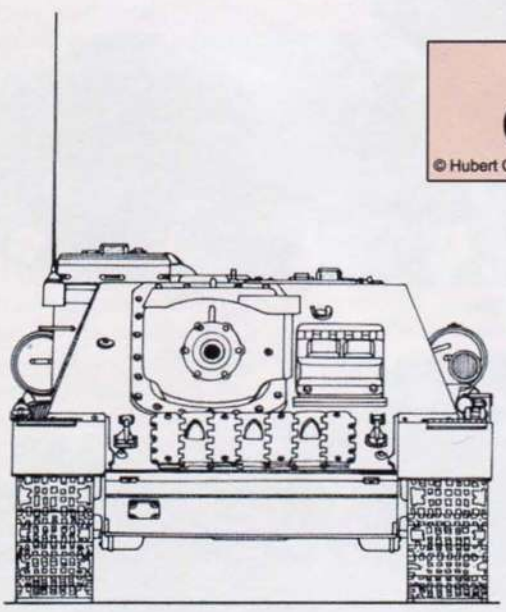


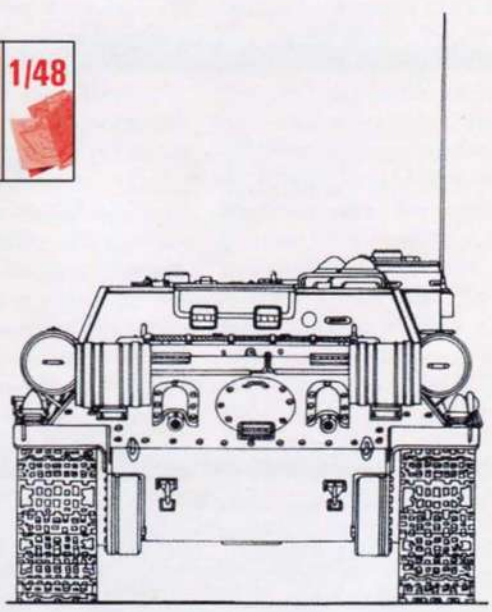


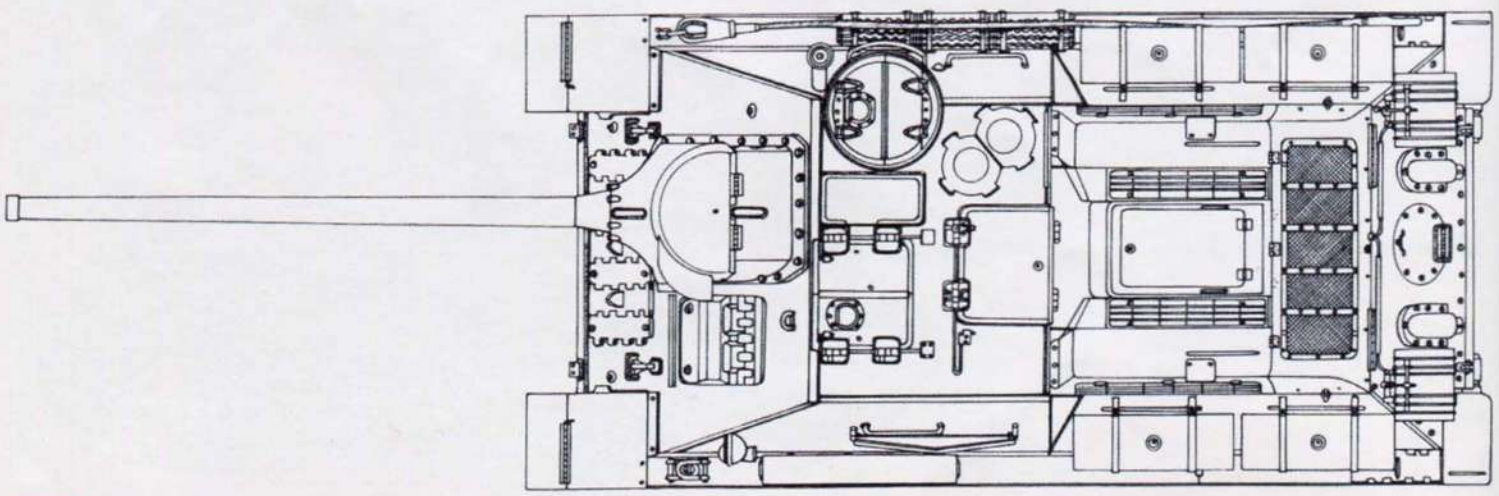
SU-100 (100mm D-10S)

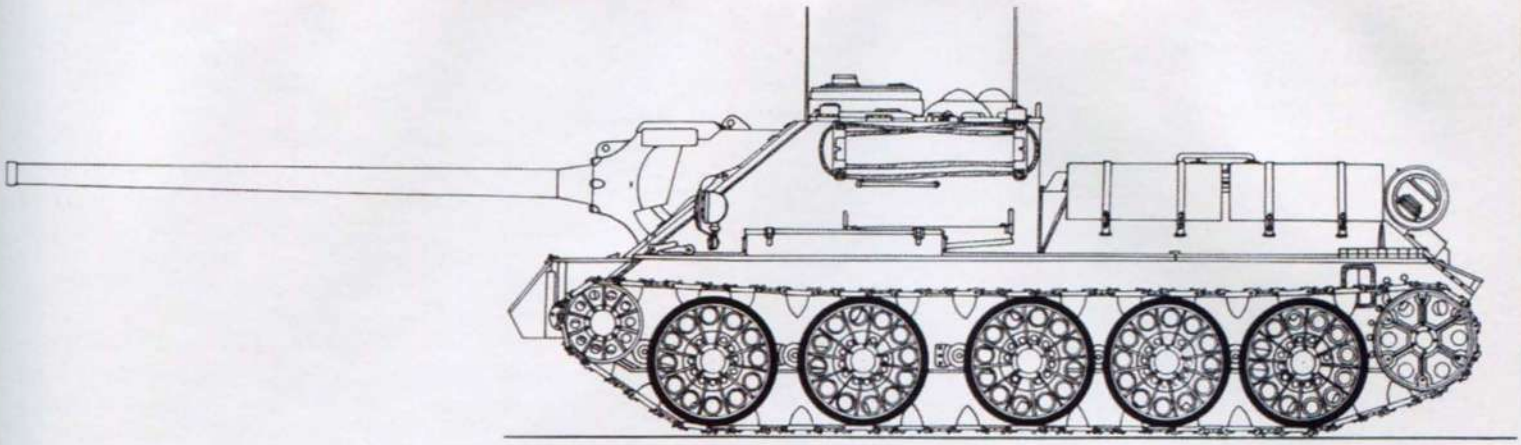
1/48

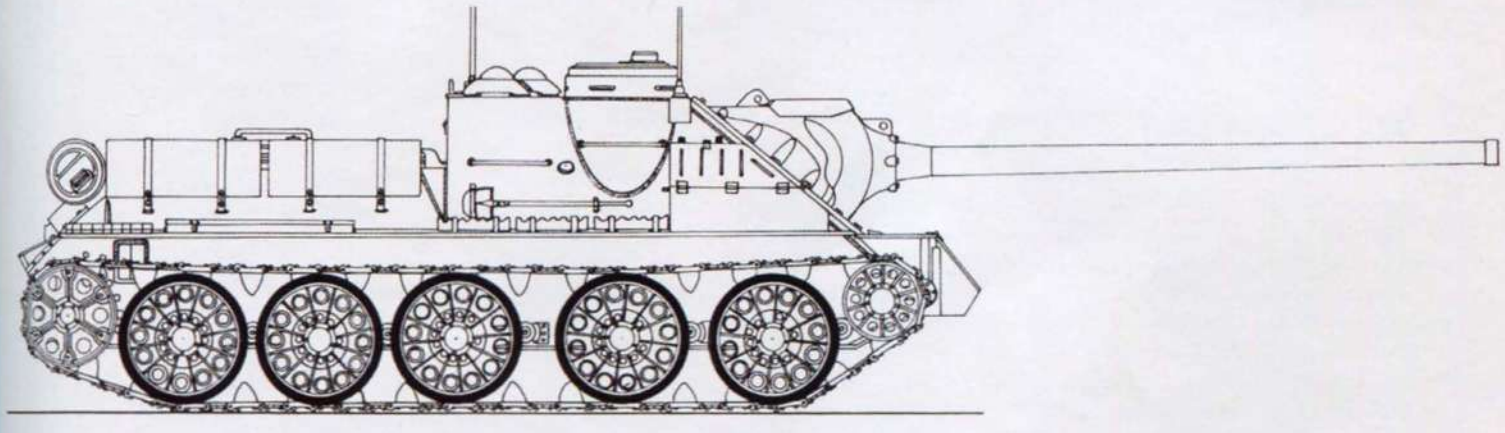
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008







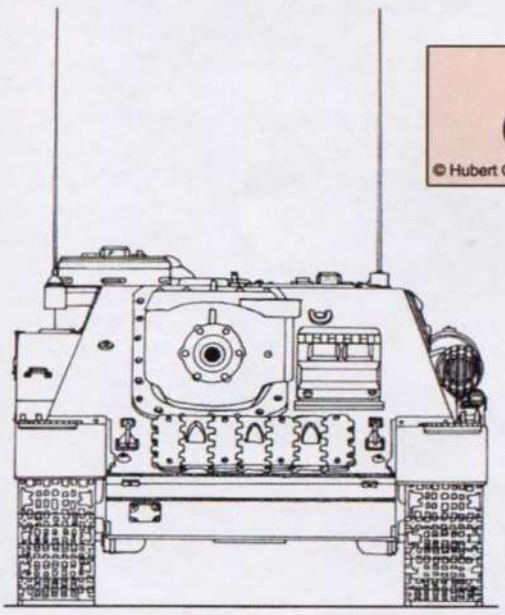


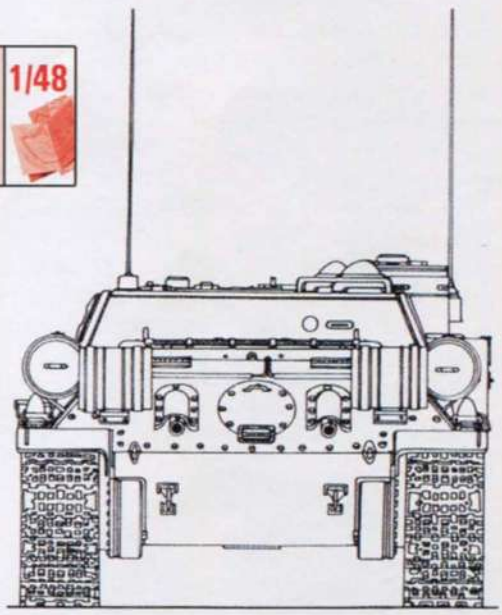


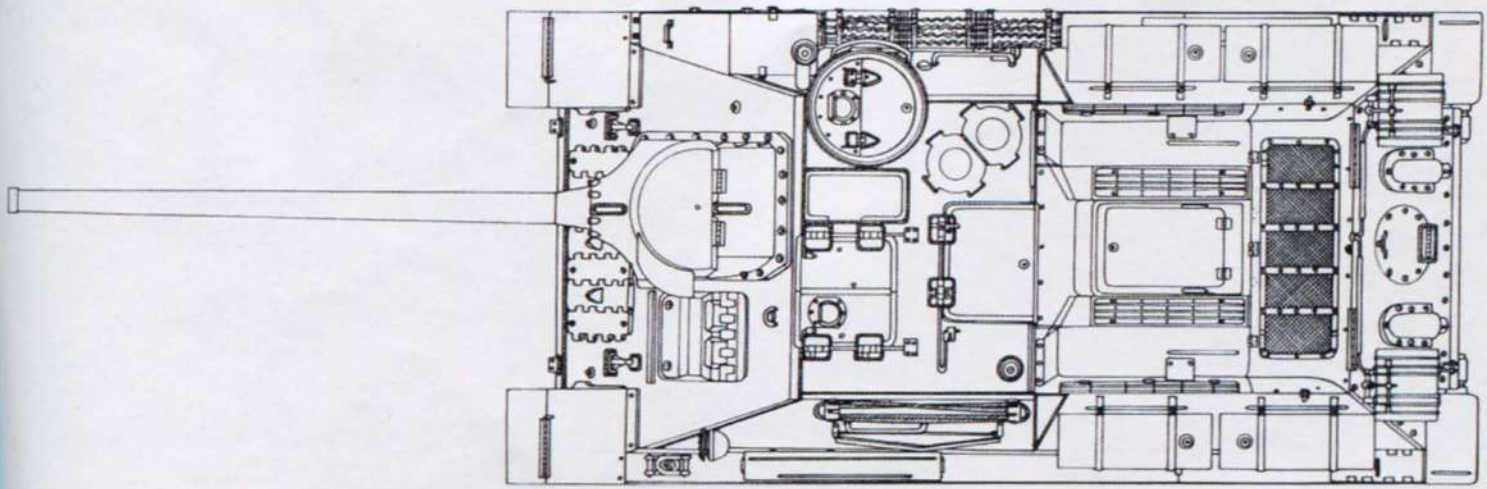
SU-100M (100mm D-10S)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008







Le fonctionnement aléatoire du BR-412 et la pénurie de tubes de 100mm vont aussi pousser l'usine « Ouralmash » à étudier à l'automne 1944 un chasseur de chars équipé du canon de 122mm D-25S, disponible lui en très grande quantité. La conversion, désignée SU-122 P, donne de bons résultats lors d'essais menés en octobre. Il est un temps envisagé de lancer sa production en série mais, aussi puissante soit-elle, cette pièce possède une cadence de tir trop faible pour faire office de chasseur de chars efficace. Le projet est finalement abandonné.

UN CHÂSSIS ÉPROUVÉ MAIS RUSTIQUE !

Comme son prédécesseur, le SU-100 reprend de manière classique le châssis du T-34. On ne change pas une équipe qui gagne, dit-on ! Motorisé par l'incontournable V12 diesel poussé à 520 chevaux associé à une boîte de vitesses à cinq rapports, le canon automoteur au poids relativement contenu de 31,6 tonnes affiche des performances proches de celles du char. Il peut ainsi atteindre sur route la vitesse maximale d'environ 50km/h. Grâce à ses quatre réservoirs internes de 500 litres et une consommation de 180 litres au 100 sur route, son autonomie avoisine les 280 kilomètres. De plus, comme tous les blindés russes de l'époque, le SU-100 peut emporter quatre réservoirs auxiliaires de chaque côté de sa plage arrière, augmentant notablement son rayon d'action. En tout terrain, la consommation est naturellement plus importante et l'autonomie maximale plafonne alors à 170 kilomètres.

Malgré un léger surpoids, le SU-100 conserve les excellentes qualités de mobilité du T-34. Ses chenilles larges lui permettent d'évoluer facilement en terrain meuble. Avec une pression au sol de 0,77 kg au cm² et un rapport puissance/poids de 16,5ch/t, il est l'un des engins soviétiques parmi les plus efficaces. Toutefois, le déplacement du centre de gravité par rapport à un T-34, emplacement et volée du canon obligeant, déséquilibre la machine au point de compliquer ses évolutions lorsque le terrain est coupé de tranchées ou de fossés ; le surpoids étant concentré sur l'avant, le SU-100 a tendance à « piquer du nez ». Cette mauvaise répartition pondérale accélère l'usure de la partie avant du train de roulement, au point qu'il sera nécessaire de renforcer les premiers galets.

Comme le SU-85, avec une hauteur de 2,25 mètres et une largeur de 3 mètres, le SU-100 présente une silhouette réduite à ses adversaires. Il est même plus bas de 20 centimètres que son prédécesseur ! Son blindage est aussi supérieur à ce dernier mais uniquement pour la partie frontale qui atteint 75mm, les côtés se contentant de 45mm (maximum). Cette protection est optimisée grâce aux 40° d'inclinaison de la plaque frontale qui favorise les ricochets des projectiles.

L'équipage est formé d'un pilote, d'un tireur, d'un chargeur et d'un chef d'engin. Les quatre hommes sont évidemment un peu à l'étroit dans la casemate exiguë. Comme ses devanciers, le SU-100 est un engin rustique au confort sommaire. Pourtant, l'ergonomie intérieure est mieux pensée que dans la plupart des engins soviétiques comme en témoigne l'intégration optimisée des râteliers à munitions. Cet effort d'agencement permet de réduire la fatigue du chargeur et surtout d'améliorer la cadence de tir qui peut atteindre 5 à 6 coups par minute pour un équipage bien entraîné et expérimenté. Des valeurs qui sont largement supérieures à celles des autres automoteurs russes.

L'ergonomie n'est pas le seul point sur lequel vont plancher les ingénieurs. Largement déficient sur de nombreux blindés russes, le système de ventilation est considérablement amélioré. Un plus significatif quand les combats doivent se prolonger… De plus, les dispositifs d'observation du champ de bataille du SU-100 sont aussi très soignés. Outre des épiscopes, le chef d'engin dispose d'un périscope rotatif directement issu du T-34/85. En plus de son viseur télescopique Tsh-19 situé à gauche du canon de 100mm, le tireur peut observer la situation via un deuxième périscope installé dans la partie gauche de sa trappe d'accès. Quant au pilote, il dispose de deux épiscopes situés dans sa trappe d'accès frontale. Enfin, un épiscope situé sur la plaque arrière de la casemate complète cette liste des plus impressionnantes. Il ne faut toutefois pas en conclure que le SU-100 est une « limousine » ! Malgré d'appréciables progrès, les standards russes sont encore loin de leurs homologues occidentaux. Si son ergonomie est mieux étudiée que celle de ses congénères, il n'en partage pas moins les déficiences du T-34. Sa conduite demeure pénible et les longs trajets sont de véritables parcours du combattant pour les équipages.

LE MEILLEUR AUTOMOTEUR SOVIÉTIQUE DU CONFLIT ?

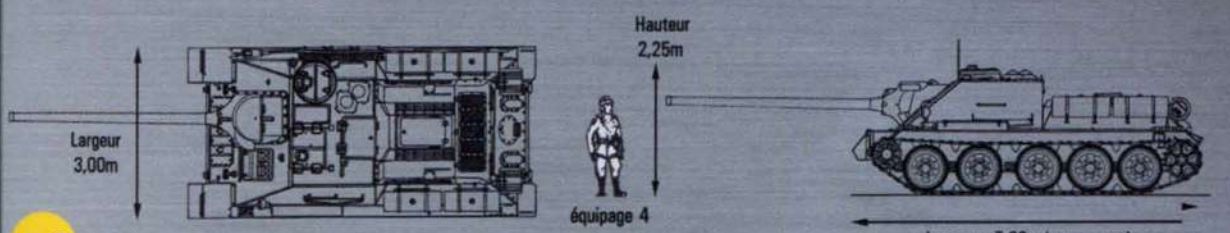
C'est en décembre 1944 que les premiers régiments d'artillerie autopropulsée sont rééquipés avec ce blindé ; ils se composent de quatre batteries de cinq véhicules, auxquels l'on ajoute un SU-100 de commandement. Ce dernier est le plus souvent remplacé par un T-34/85. Pour sa part, la dotation d'une brigade atteint soixante-cinq SU-100 ! La puissance de feu alors disponible laisse bien peu de chance aux derniers *Panzer* encore en service. Pour les Soviétiques, le SU-100 est avant tout destiné « à traiter » les Tigrer II, paradoxalement très peu présents sur l'*Ostfront*.

▼ SU-100M de l'Armée Rouge après-guerre. Les usines soviétiques ont continué à produire des SU-100 jusqu'à la fin des années 40, puis leur fabrication a été transférée en Tchécoslovaquie pour une décennie. DR

SU-100

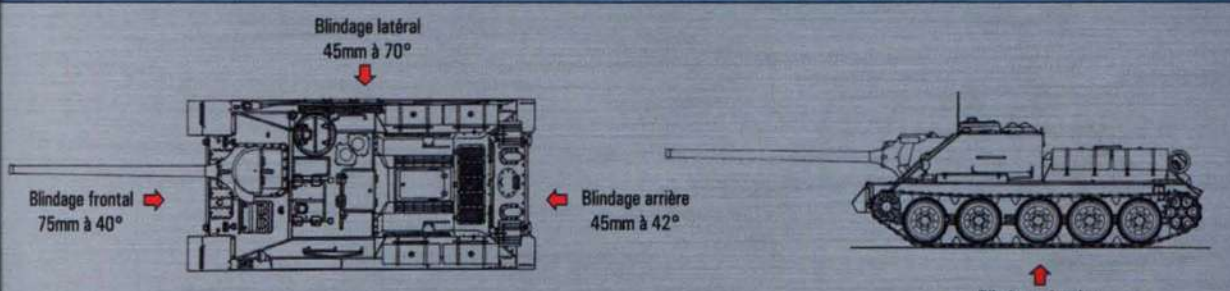
CHASSEUR DE CHAR
CONSTRUCTEUR :
Usine n°9 UTZM (OURALMASH)
NOMBRE D'EXEMPLAIRES PRODUITS :
1 675 exemplaires de novembre 1944 à juin 1945

Morphologie

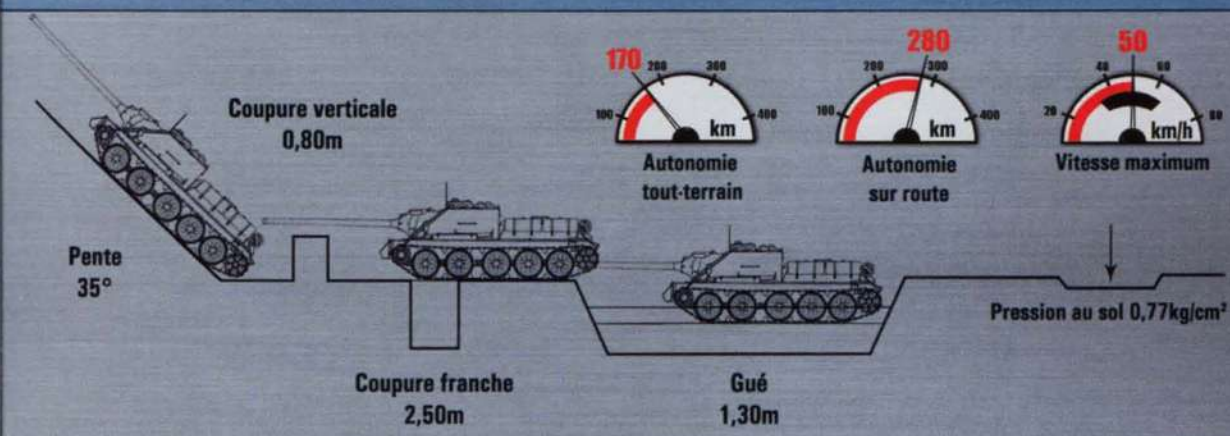


31,6T

Protection



Mobilité



Armement

Armement principal	100mm D-10
Approvisionnement	33 coups
Armement secondaire	sans
Approvisionnement	-

Motorisation & Communication

Moteur	V-2-34 M Diesel
Nombre de cylindres	12 cylindres en V
Puissance	520cv à 2 000tr/min
Refroidissement	Eau
Contenance réservoir	500 litres
Équipement radio	10-RF-26

FICHE TECHNIQUE

▲ Un SU-100M lors d'un défilé militaire en Égypte. L'arrivée de ce matériel donne sur le papier une longueur d'avance aux troupes arabes. *Tsahal* ne dispose en effet d'aucun engin équivalent, notamment dans le domaine de la puissance de feu. Tank Museum of Bovington

Mais l'arrivée tardive du SU-100 en unité et sa production limitée (1 675 exemplaires jusqu'en juin 1945), ne lui permettent pas de jouer un rôle déterminant dans les combats.

La polyvalence de son armement principal a fait affirmer à certains observateurs que le SU-100 fut le meilleur canon automoteur russe de la Seconde Guerre mondiale. Certes, son canon est redoutable mais cette assertion reste à nuancer. Si, en 1944, il peut engager tous les chars allemands, il ne peut rivaliser, par exemple, avec la puissance de l'obus explosif d'un ISU-122. De fait, le SU-100 brillera surtout par une certaine souplesse d'emploi qui s'apprécie en comparaison d'autres matériels. Cette qualité lui permettra d'ailleurs de poursuivre sa carrière opérationnelle bien après la fin des hostilités, puisqu'il continuera à prouver sa valeur militaire lors des guerres israélo-arabes, notamment aux mains des équipages égyptiens.

LES REVERS D'UNE CONCEPTION CLASSIQUE

Le SU-100 est sans conteste un chasseur de chars efficace, conjuguant intelligemment puissance de feu, manœuvrabilité et protection. De plus, sa conception très classique est sans aucun doute un avantage en terme de prise en mains pour des équipages habitués à l'ergonomie du T-34. Pourtant, si l'engin se révèle un bon compromis, il n'en présente pas moins de nombreux inconvénients inhérents à l'implantation sur l'avant de la pièce de 100mm. Nous l'avons vu, le déséquilibre engendré par cette mauvaise répartition du poids grève ses aptitudes en tout-terrain et use prématurément les premiers galets de son train de roulement. Du fait de sa position frontal, la longueur du tube du canon est limitée, ce qui a un effet sur ses performances balistiques (les canons longs permettent d'accroître la vitesse initiale des obus tirés et par là même leurs capacités destructives).

Inquiets de la montée en puissance des *Panzer* et conscients des limites structurelles des chasseurs de chars alors en service dans l'Armée Rouge, les Soviétiques lancent courant été 1944 le projet d'un nouveau canon automoteur de conception complètement différente. L'usine « Ouralmash », sous les ordres de l'ingénieur expérimenté Kurin, planche sur différents *Obiekt*. En octobre 1944, cinq projets sont proposés pour études au *TsKB*.

- SU 122P : Cet engin équipé d'un canon de 122mm modèle D-25S reprend l'architecture des SU produits pendant le conflit. Le véhicule reste certes classique dans sa conception mais il a déjà fait preuve de son efficacité lors de tests préliminaires.

▼ Ce SU-100M a été capturé par les troupes britanniques lors de la bataille pour Port-Saïd les 5 et 6 novembre 1956. On note la présence d'un Archer à sa droite. Le chasseur de chars soviétique est d'ailleurs bien plus réussi que son homologue anglais. Tank Museum of Bovington

- ESU-100 : Armé d'un canon de 100mm D-10S, ce canon automoteur est presque « révolutionnaire » en comparaison des autres projets. Le compartiment de combat est rejeté sur l'arrière tandis que mécaniquement l'engin adopte une transmission électrique à la manière du Ferdinand allemand.
- SU-100-M-1 : Toujours équipé du D-10S, ce projet reprend le châssis du T-34 tout en modifiant l'aménagement interne. Le compartiment de combat est installé à l'arrière du véhicule tandis que le moteur et la transmission sont placés à l'avant.
- SU-100-M-2 : Le D-10S est toujours positionné en arrière mais cette fois c'est le châssis du T-44 qui est choisi.
- SU-122-44 : Le châssis du T-44 intègre le canon de 122mm D-25S placé en position frontale.

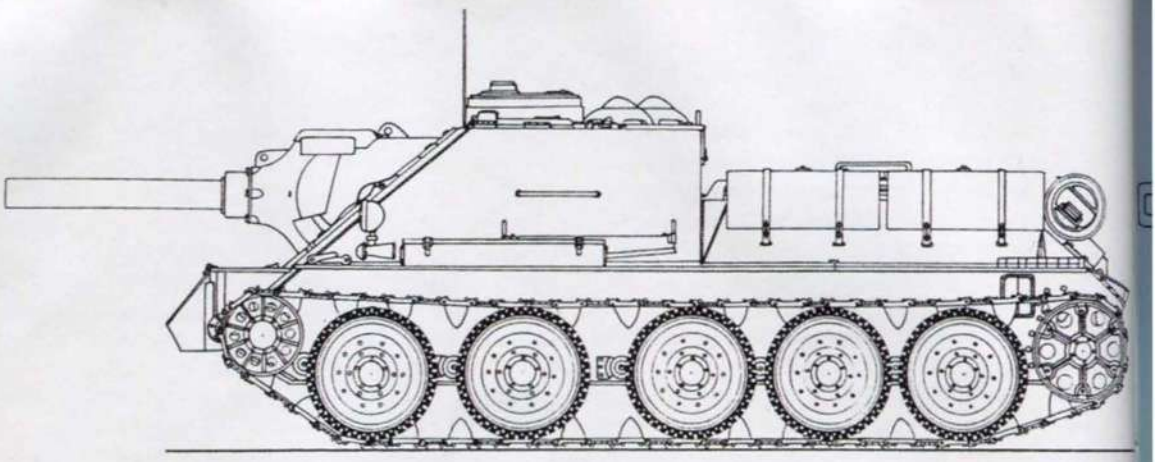
Après avoir considéré toutes ces idées, le *TsKB* donne son aval, par le décret n°625 du 26 octobre 1944, pour les projets des SU-100-M-2 et SU-122-44, les autres études étant jugées trop avant-gardistes ou n'apportant rien de plus que le chasseur de chars alors en production. L'usine *UZTM* est chargée de développer les deux projets retenus afin de valider leur faisabilité technique. Courant décembre 1944, il apparaît que la volée du canon D-25S (cinq mètres) déséquilibre le SU-122-44, tout en sollicitant exagérément l'avant de son train de roulement. Finalement trop conformiste, l'engin passe aux oubliettes par la directive n°107 du 7 mars 1945. Reste le projet SU-100-M-2, beaucoup plus prometteur que la même directive baptise « Ouralmash-1 » et demande à ce que les premiers tests débutent dès le 1er mai 1945.

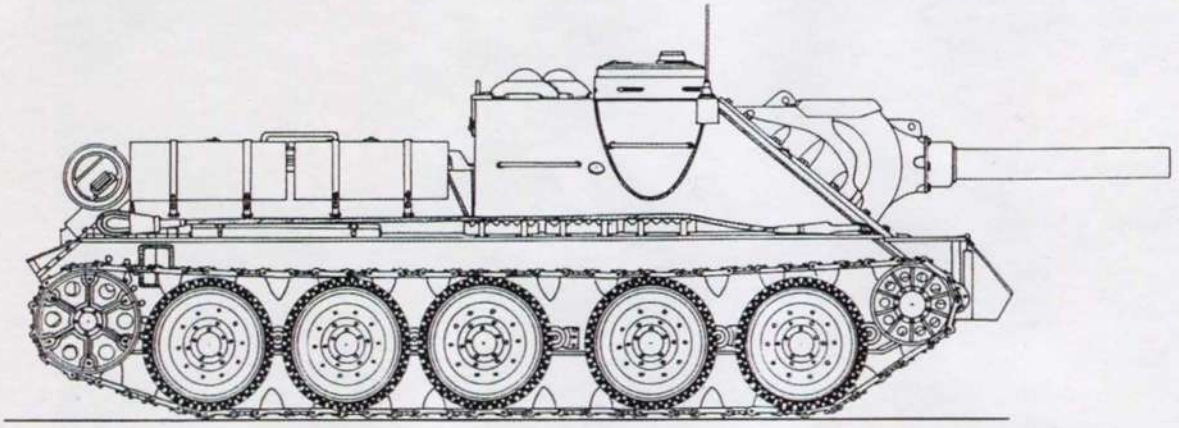
Il est intéressant de noter que la première étude réalisée par les Soviétiques d'un blindé intégrant le compartiment de combat sur l'arrière date du mois d'août 1943. Cette date correspond peu ou prou à la mise en service par les Allemands du *Jagdpanzer Ferdinand*. Peut-être le camarade Gorlitskiy s'en est-il inspiré pour son propre projet ? Les documents d'archives le désignent d'ailleurs sous les termes de « genre Ferdinand ».

Quoi qu'il en soit, les premiers *Obiekt* commencent à être assemblés dès les mois de mars et avril 1945. Le choix de l'armement principal reste cornélien entre les deux calibres de référence de l'arsenal russe. Plutôt que de trancher définitivement en faveur de l'un ou de l'autre, les Soviétiques décident de lancer deux véhicules de même architecture mais armés différemment. Le premier modèle équipé de la pièce de 100 mm D-10S est désigné SU-101 tandis que le deuxième qui intègre un canon de 122 mm D-25S-44 prend la dénomination de SU-102. Les travaux avancent plutôt rapidement, compte tenu de leur complexité technologique, mais l'arrêt des hostilités prend de vitesse les bureaux d'étude. La fin de la guerre ne met pourtant pas un terme au projet « Ouralmash-1 ». Ce canon automoteur d'un nouveau genre voit donc son compartiment de combat, abritant la culasse du canon et les quatre membres d'équipage, installé à l'arrière du châssis tandis que le bloc moteur et la transmission sont déplacés vers l'avant. La protection de l'engin est particulièrement soignée par rapport à son poids de 34,1 tonnes. La caisse est blindée à 90mm inclinés à 27° tandis que la casemate atteint le chiffre respectable de 122mm à 35°. Les côtés et l'arrière sont respectivement épais de 75mm et 40mm. Deux *Obiekt* sont développés, le SU-101 et le SU-102.

Le SU-101 est équipé de la pièce de 100mm D-10S via un épais mantelet capable de débattre de −2° à +18° en azimut et 22,5° en latéral. Des valeurs supérieures au SU-100. La dotation en munitions s'élève à 35 projectiles, soit sensiblement la même que son prédécesseur, et 450 coups pour la mitrailleuse lourde *DShk* de 12,7 mm montée en position antiaérienne. La disposition tout en avant du moteur V-2-44 permet de contrebalancer le poids de la culasse de la pièce. Le canon de 6,3 mètres s'équilibre de lui-même en se positionnant au milieu de la caisse et surtout il ne dépasse quasiment plus de la partie avant du châssis, éliminant de fait la tendance naturelle à piquer du nez des autres SU. Pour conserver une logique de standardisation et pour éventuellement faciliter une production en série, la transmission est celle du « bon vieux » T-34, avec quelques modifications cependant, tandis que la suspension par barre de torsions est empruntée au T-44. Ainsi équipé, le SU-101 peut atteindre la vitesse de 54km/h sur route. La communication avec l'extérieur se fait par l'intermédiaire d'un poste radio modèle 9-RS. Les quatre membres d'équipage peuvent communiquer entre eux grâce à l'installation d'un Intercom. Le conducteur est le principal bénéficiaire de cet aménagement. Son poste de pilotage est en effet situé à l'avant gauche de la caisse, juste à côté du moteur...

▲ Des SU-100 lors d'un défilé après-guerre. La présence de la caisse latérale à l'avant droit indique qu'il s'agit de la seconde version de ce canon automoteur désigné SU-100M. DR

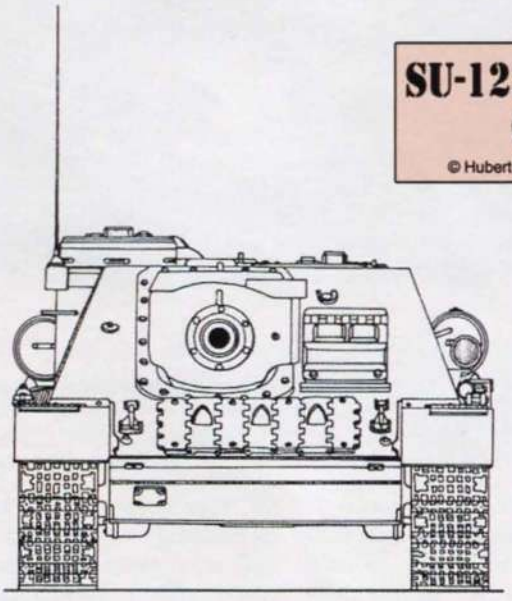


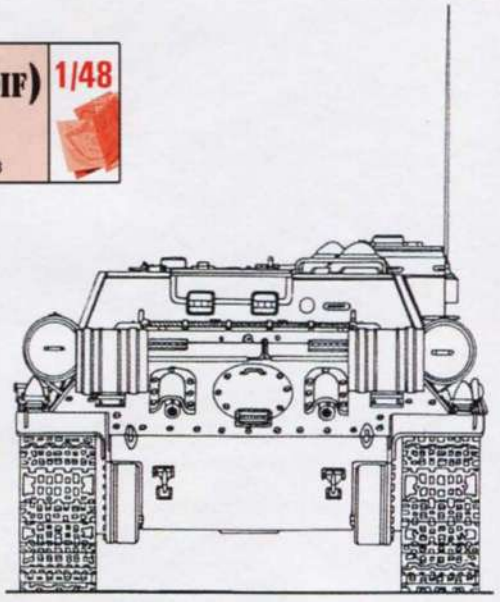


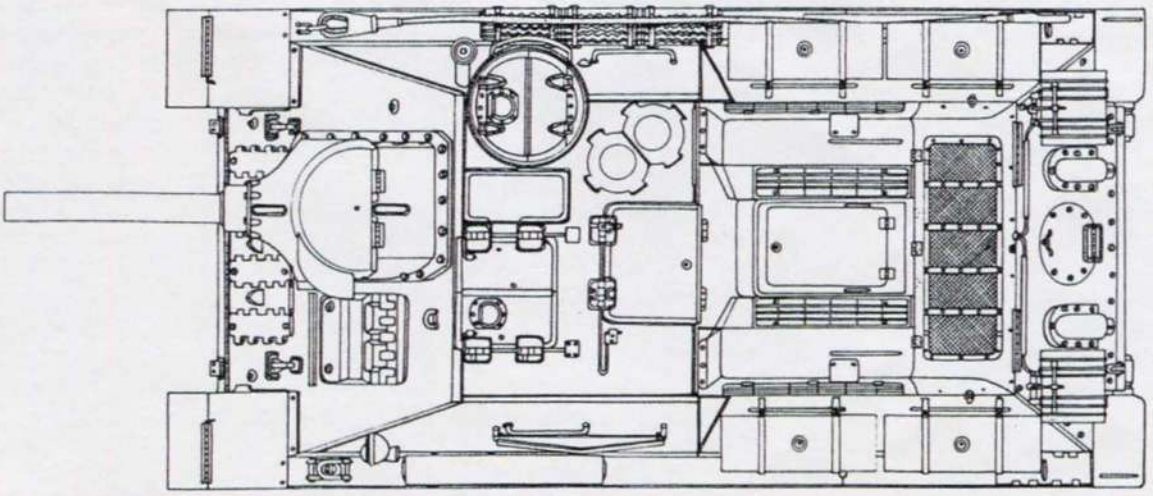
SU-122 MODEL 1944 (TARDIF) (122MM M-30S)

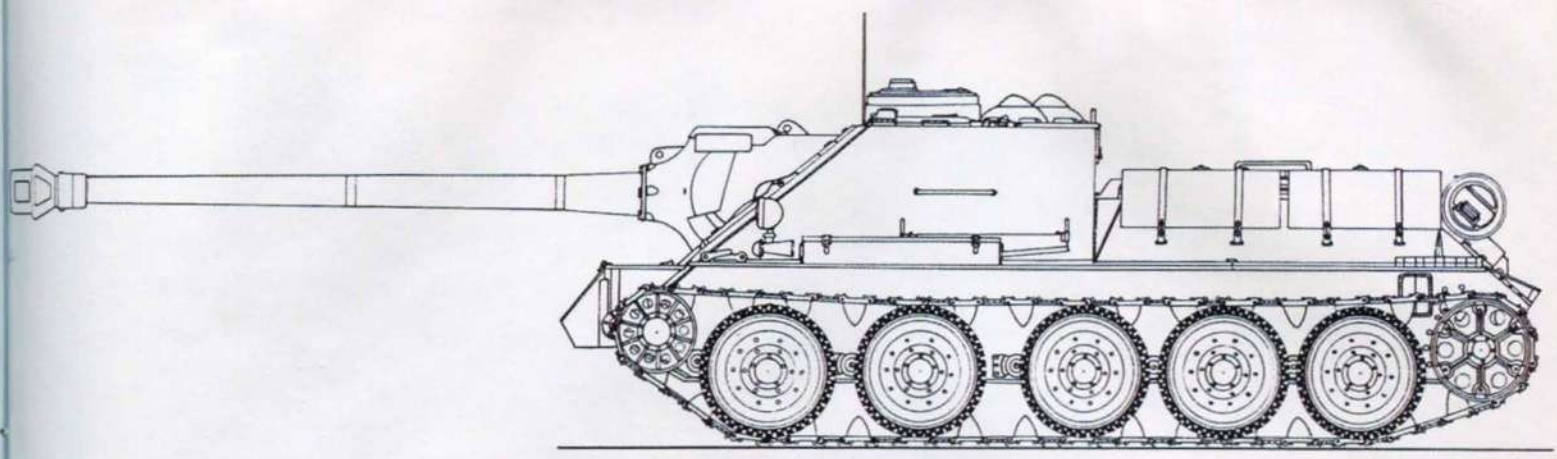
1/48

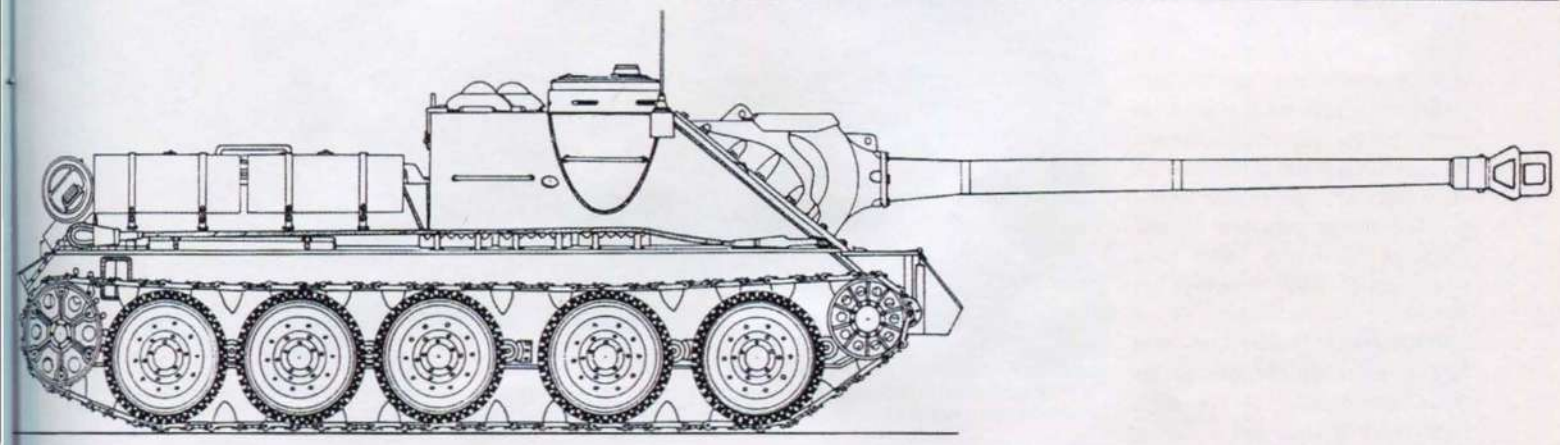
© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008







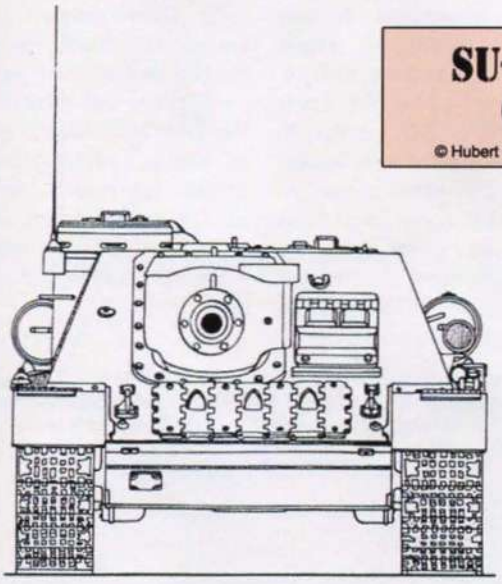


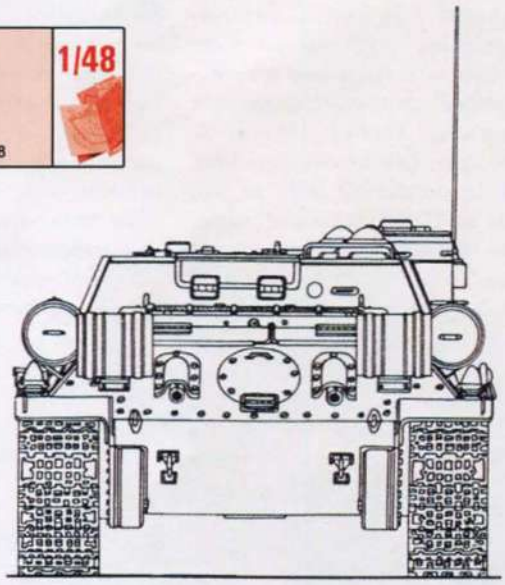


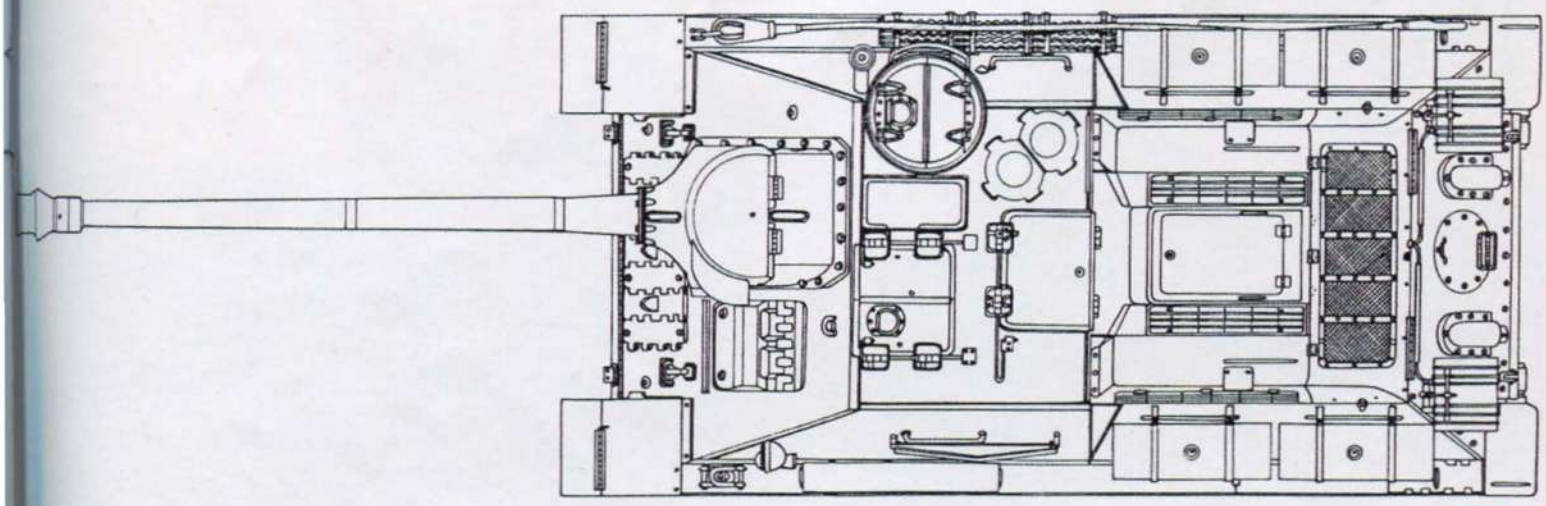
SU-122P (PROTOTYPE) (122MM D-25S)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008





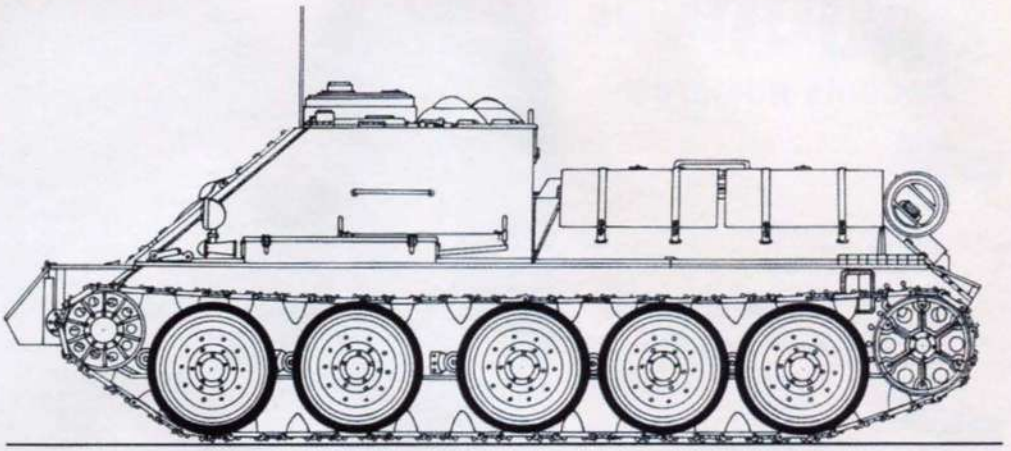


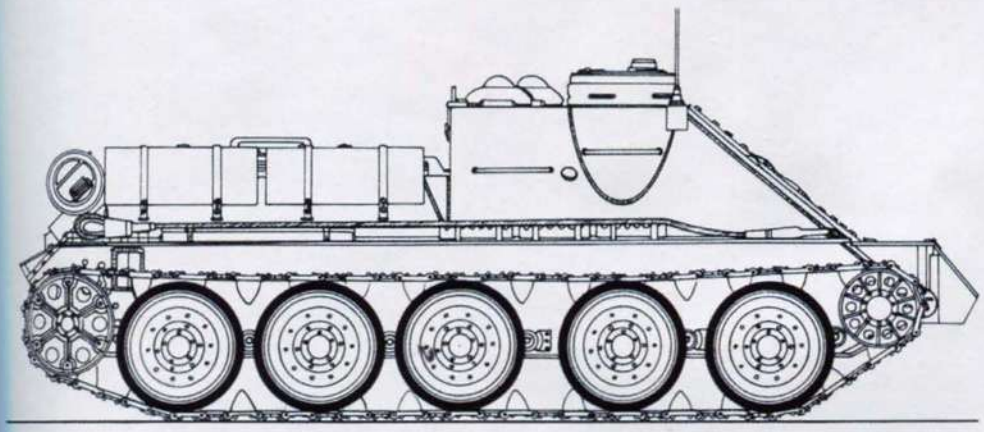
Le SU-102 se différencie de son « frère » en adoptant la pièce de 122mm D-25S-44 qui, taille oblige, n'a pas le même débattement que le canon de calibre inférieur, avec –0,24° à +18,5° en élévation et 19° en latéral. Le 122mm se distingue de ses congénères de même calibre par ses obus encartouchés, 28 au total, qui permettent d'améliorer la cadence de tir, élément vital pour tout chasseur de chars se respectant.

Les premiers tests démontrent que l'ergonomie des « Uralmash-1 » est à revoir au plus vite. Faute d'une bonne isolation du gros V12 diesel, la température du compartiment de combat grimpe en flèche. La situation est particulièrement problématique pour le pilote. L'été et l'automne 1945 sont mis à profit pour repenser les systèmes de ventilation et de refroidissement. Au final, une fois « revus et corrigés », les deux prototypes se révèlent supérieurs à tous les « *Samokhodnaya Ustanovka* » ayant participé à la guerre. Les performances affichées en tout-terrain et surtout leur manœuvrabilité surclassent quasiment tous les blindés russes de l'époque. Les Soviétiques vont même considérer que les SU-101 et 102 sont plus efficaces que des engins d'un gabarit bien plus imposant comme le JS-2 ou bien le ISU-152. L'un des principaux avantages du déplacement vers l'arrière du compartiment de combat est de permettre l'installation de canons longs capables de prendre à parti les blindés ennemis les plus lourds grâce à la haute vitesse initiale de leurs obus antichars. D'un point de vue dynamique, les nouveaux SU sont donc une réussite. Mais la perfection n'est pas de ce monde, surtout en ce qui concerne l'ergonomie de ces machines. L'espace vital alloué aux quatre membres d'équipage est encore plus réduit que dans les autres SU, particulièrement avec le modèle équipé de la volumineuse pièce de 122mm. Les conditions dans lesquelles le pilote travaille sont désastreuses, ce malgré la mise en place d'un système de refroidissement plus efficace. Heureusement pour les équipages russes, les SU-101 et 102 n'entreront jamais en production. Les raisons de cet abandon sont diverses : fin de la guerre, surproduction des usines fabriquant les autres canons automoteurs... et ultérieurement mise en service du T-54 armé lui aussi d'un canon de 100mm. ■

▲ Pourtant capable de détruire tous les Sherman et autres M48 israéliens à longues distances, les SU-100M aux mains des armées arabes ne vont guère se distinguer lors des différentes guerres qui vont embraser le Moyen-Orient. Tank Museum of Bovington

▼ Ce qu'il ne faut pas faire avec un automoteur ! Ce SU-100M égyptien à moitié enterré perd quasiment tout son potentiel militaire. Au-delà du maigre débattement latéral de son canon, les chars israéliens n'ont plus grand-chose à craindre de lui et peuvent facilement le tourner pour lui assener un coup fatal. Tank Museum of Bovington

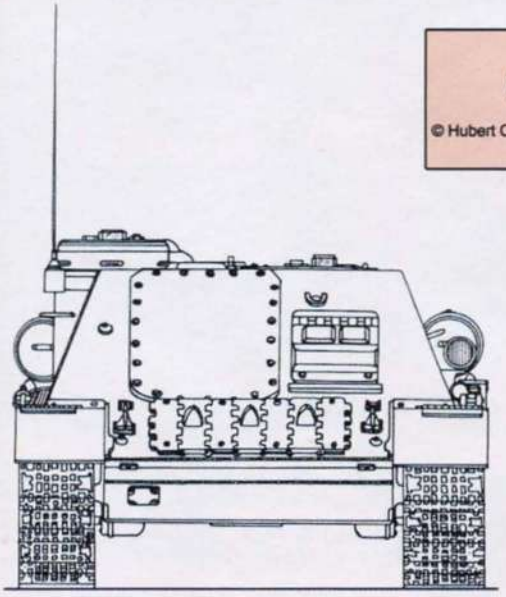


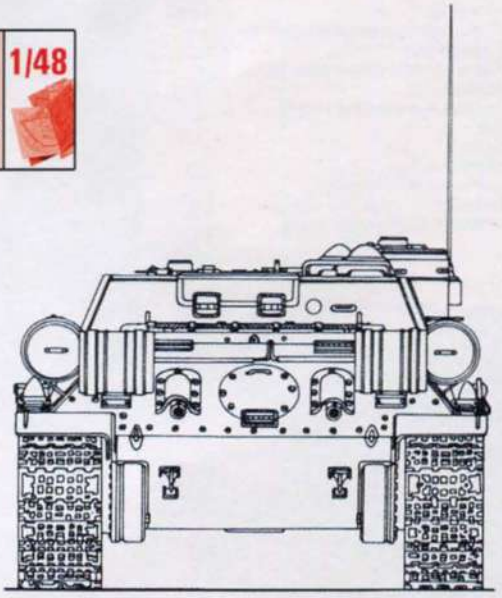


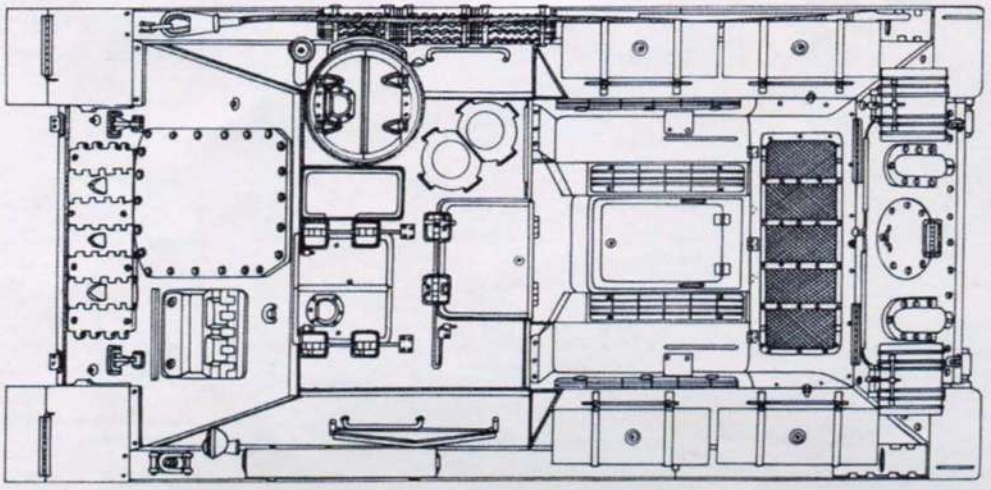
SU-100T ARV

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007-2008







Abonnez-vous dès à present à TNT

Anciens numéros

N° ÉPUISÉ

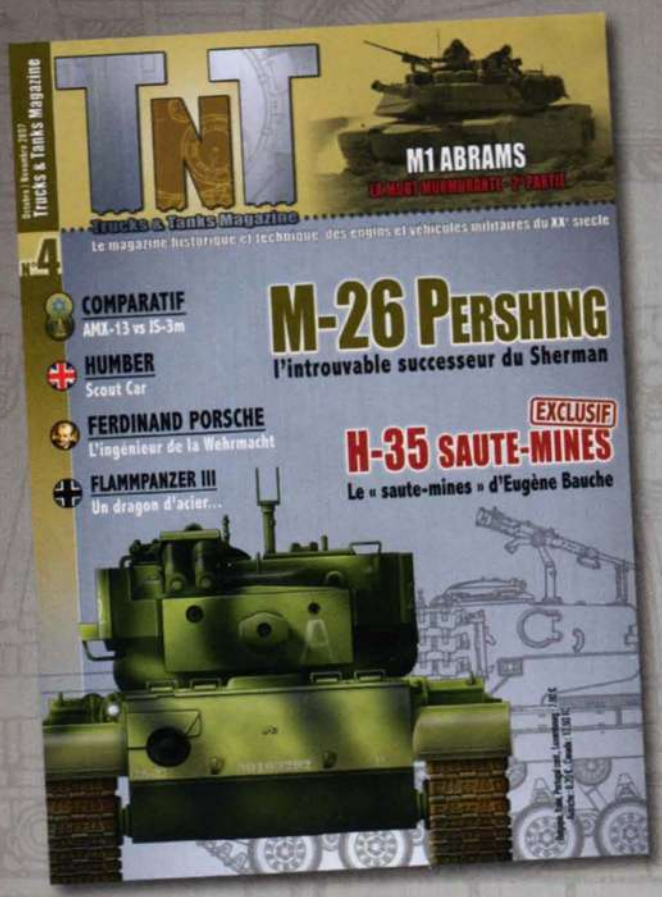
N°1
- T-34/76
  Le guerrier venu de l'Est
- Sd.Kfz 234 Puma
  Sur les traces d'un fauve
- Zis-42
  Le mulet de l'Armée Rouge
- Tortoise
  La tortue se voulant plus grosse qu'un Tiger
- Half-Track M2
  Born in USA !

N° ÉPUISÉ

N°2
- Panzer V Ausf.D & A Panther
  ou la suprématie retrouvée
- T-34/76
  Le guerrier venu de l'Est (suite & fin)
- Maltida
  La reine déchue du champ de bataille
- Sd.Kfz 254
  Pourquoi faire simple...

N°3
- Panzer V Ausf.G & F Panther, Projets
  Et si 1945 n'avait pas été la fin ?
- Hetzer
  Faute de mieux...
- M1 Abrams
  La "mort murmurante"
- La Flak légère
  Des transports ferroviaires allemands
- Kübelwagen
  La mule de la Wehrmacht

N°4
- M-26 Pershing
  ou l'introuvable successeur du Sherman
- H-35 Saute-Mines
  Le "Saute-Mines" d'Eugène Bauche
- M1 Abrams
  La "mort murmurante" (suite & fin)
- Humber
  Scout Car
- Ferdinand Porsche
  L'ingénieur de la Wehrmacht
- Flammpanzer III
  Un dragon d'acier sans ses griffes



Monographies Trucks & Tanks

Retrouver l'origine de Trucks & Tanks Magazine avec : 80 pages contenant de nombreux profils, des planches de munitions, des plans 4 vues ainsi que des coupes techniques, de nombreuses photos inédites...
Deux monographies encore disponible :
Le M4 Sherman et le Tiger I

Bon de commande à retourner à :
CARAKTERE
Service abonnements
306, avenue du Prado
13008 Marseille - FRANCE
ou commander directement sur :
www.caraktere.com

AU SOMMAIRE DU n°6 de Trucks & Tanks Magazine

- Sommaire indicatif -

PANZER II AUSF. L "LUCHS"

KV-I

DODGE WC50 & Co.

SHERMAN "FLAIL"

Bon de Commande

☐ Oui, je m'abonne à **Trucks & Tanks Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°6 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros de **Trucks & Tanks Magazine** indiqués ci-dessous au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations.

☐ n°3 ☐ n°4

☐ Oui, je souhaite recevoir les **monographies** de **Trucks & Tanks** cochées ci-dessous

☐ ***Panzerkampfwagen VI Ausf.E - Tiger.*** France : 16 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 17.50 € - Reste du monde : 19.00 €

☐ ***M4 Sherman.*** France : 16 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 17.50 € - Reste du monde : 19.00 €

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

Code postal : ..... Ville : ..... Pays : .....

E-Mail (facultatif) : ..... Téléphone (facultatif) : .....

Règlement :

☐ Chèque (à l'ordre de Caraktère) ☐ Virement SWIFT (nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)

☐ Carte Bancaire VISA MasterCard ☐ Mandat Postal

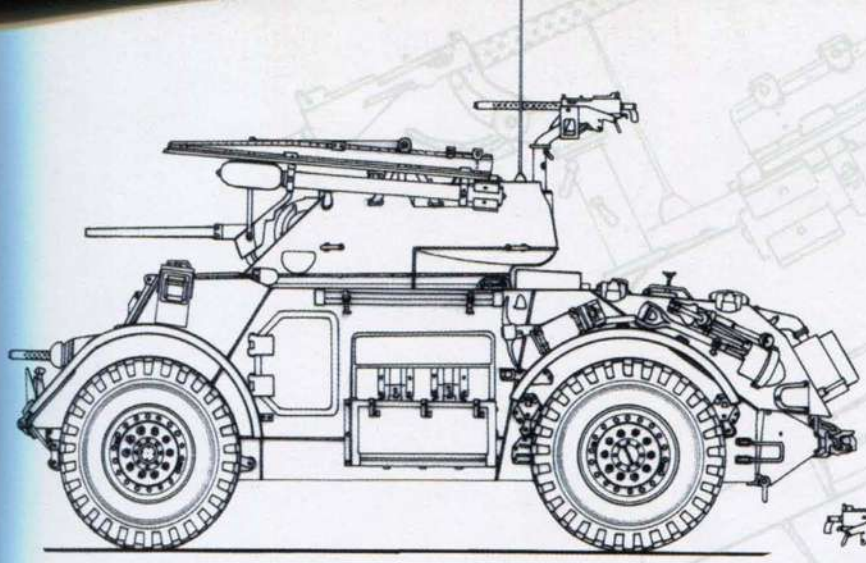
Numéro : ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐

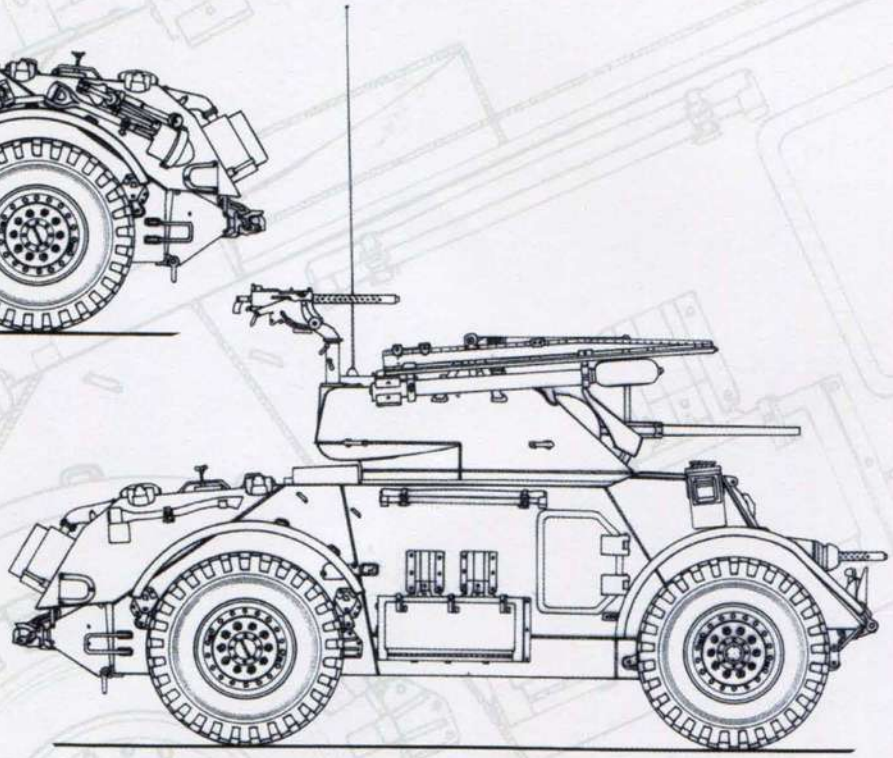
Date d'expiration : ☐☐☐☐

Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

STAGHOUND

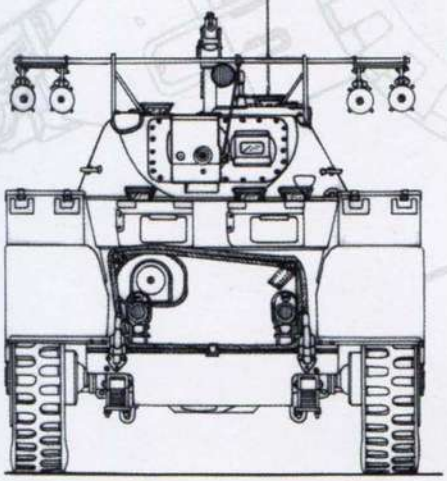


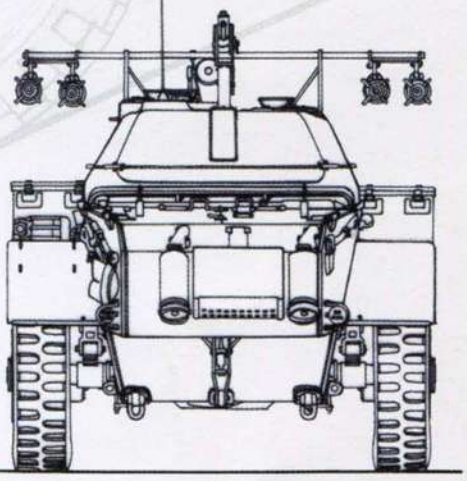


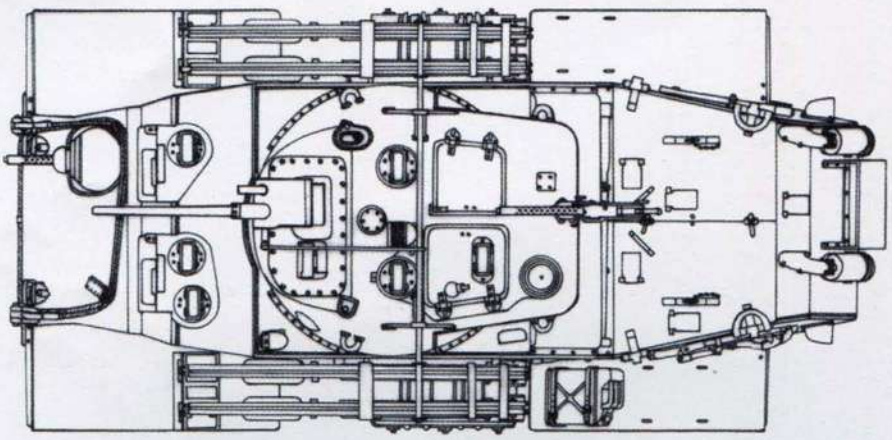
CHEVROLET T17E1M6 STAGHOUND I (TARDIF) TULIP (CANADA)

1/48

© Hubert Cance / Trucks & Tanks Magazine, 2007 / 2008





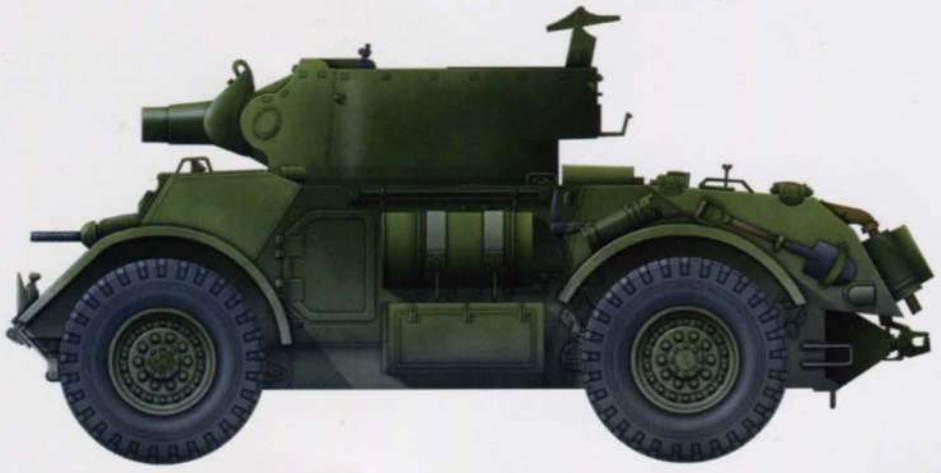


STAGHOUND

Copyright profils © Laurent Lecocq / Trucks & Tanks Magazine, 2007 - 2008
Copyright photo © Library and Archives Canada, J. Smith. Cole, PA-144144

T17E1 M6 *Mk. III* Staghound
Mourabitoun (les Sentinelles)
Milice libanaise
Liban, 1958

T17E1 M6 *Mk. III* Staghound
Armée danoise
Après-guerre



T17E3 M6 Staghound
Prototype à tourelle char léger M8
Obusier de 75mm

T17E1 M6 *Mk. II 3CS* Staghound -
Royal canadian Dragoons
Armée canadienne
Amsterdam, 1945